NUMER 6. ROK 3.

# ŻYCIE GOSPODARCZE

DWUTYGODNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM GOSPODARCZYM POLSKI ZACHODNIEJ

Redakcja i Administracja: Aleje Marcinkowskiego nr. 7, dom ogrodowy, telefon nr. 25-95. Redaktor przyjmuje w dni powszednie od godz. 11—1; Administracja od 9—3.

Poznań, dnia 1. kwietnia 1924.

Prenumerata wynosi: w kraju z przesyłką rocznie 12 złp., półrocznie 6 złp., kwartalnie 3 złp., zagranicą z przesyłką rocznie 16 fr. szw., półrocznie 8 fr. szw., kwart. 4 fr. szw. Numer pojedyń. 50 gr. p.



**Treść:**



## O port w Gdyni.

W ostatnich dniach marca Rada Ministrów rozstrzygnęła sprawę, posiadającą nadzwyczaj doniosłe znaczenie dla życia gospodarczego Polski — jest to mianowicie postanowienie intenzywnej budowy portu morskiego w Gdyni przy pomocy kredytu zagranicznego na bardzo dogodnych warunkach. W ciągu dwóch lat dokona się znacznej części budowy portu, płacić zaś będziemy dopiero od trzeciego roku, w ciągu 8 lat po 7½%.

Program robót obejmuje budowę awanportu, osłoniętego przez dwa schodzące się molo z basenem, posiadającym 1625 metr. bież. nabrzeży 8 metr. głębokich i 300 metr. bież. nabrzeży 10 metr. głębokich oraz budowę basenu wewnętrznego o powierzchni wodnej 41 hektarów, zaopatrzonego w 2325 metr. bież. nabrzeży o 10-metrowej głębokości. Ogółem zatem port posiadać będzie 4250 m. b. nabrzeży; głębokość wejścia do portu wynosić będzie 11 metrów. Port wyposażony będzie we wszelkie urządzenia, niezbędne do intensywnej eksploatacji, jak: tory kolejowe, składy, magazyny, dźwigi i t. p. Pod względem głębokości port należeć będzie do kategorji pierwszorzędnych.

Urządzenia portowe pozwolą na roczny obrót od 2 do 2,5 miljonów ton towarów, co mniej więcej odpowiada obecnej zdolności przeładunkowej portu gdańskiego, jednakże w Gdyni żegluga morska otrzyma znacznie większe udogodnienia, gdyż w porcie gdańskim tylko 600 m. b. nabrzeży w Nowym Porcie ma głębokości 8 metrów, reszta zaś nabrzeży ma głębokość mniejszą i statki większe mogą stawać bezpośrednio przy nabrzeżach tylko z niepełnym ładunkiem, a doładowywanie możliwe jest tylko w pewnem oddaleniu od nabrzeży.

Budowa własnego portu w Gdyni stawia przed przemysłem i handlem polskim szereg poważnych zadań, do których należy zawczasu się przygotować, aby nie być uprzedzonym przez firmy zagraniczne.

Urządzenia portowe na brzegu, mające na celu udogodnienie obrotu towarowego w porcie, mają być wykonane nakładem skarbu w szczupłym tylko zakresie. I tu przed inicjatywą prywatną otwiera się szerokie pole do tworzenia w przyszłym porcie polskich przedsiębiorstw, do życia portu niezbędnych a znakomicie się rentujących, a więc urządzenie składów wzdłuż nabrzeży do krótkoterminowego przechowywania towarów, jako też magazyny i składy warrantowe. Nie należy dopuścić, aby tak ważne placówki handlowe w jedynym porcie polskim opanowane zostały przez czynniki obce, tembardziej, że sfery gdańskie wyraźnie dążą do zapewnienia sobie odpowiednich korzyści w przyszłym porcie w Gdyni.

Dotychczas cały handel morski w porcie gdańskim skoncentrowany jest w rękach niemieckich, a kupiectwo polskie drogo musi opłacać za korzystanie z pośrednictwa firm gdańskich. Z utworzeniem portu w Gdyni stosunki te winny się zmienić, kupiectwo polskie winno wywalczyć sobie stanowisko niezależne i wyemancypować się z pod wpływu pośredników obcych. Powstanie polskiego handlu morskiego w obecnych warunkach natrafiało na wielkie przeszkody z powodu szykan, na jakie narażane jest nasze kupiectwo w Gdańsku.

Przed przemysłem polskim powstaje również doniosłe zadanie. W zakres robót rządowych w porcie nie wchodzi budowa w Gdyni zakładów okrętowych, które jednak są niezbędne w porcie już nietylko dla dokonywania napraw uczęszczających do niego statków, ale i ztego powodu, że z powstaniem własnego portu stworzą się sprzyjające warunki do powstania żeglugi polskiej, co spowoduje potrzebę budowy statków morskich. I w tym wypadku nie należałoby dać się uprzedzić firmom zagranicznym.

Całkowite ukończenie budowy portu w Gdyni przewiduje projekt rządowy w ciągu lat pięciu, a już za dwa lata mają być oddane do użytku żeglugi do 600 metr. nabrzeży w awangardzie. Z uznaniem podkreślić należy, że Rząd nasz, zdając sobie sprawę z doniosłej roli portu w życiu gospodarczem kraju, wykluczył koncepcję koncesyjnego sposobu budowy, przy którym port przez długie lata byłby w rękach koncesjonarjusza, i mając na względzie zachowanie

dla Państwa całkowitego prawa eksploatacji przyszłego portu i zapewnienie możności prowadzenia niczem nieskrępowanej polityki portowej od samego początku istnienia portu, postanowił wykonać budowę portu nakładem skarbu Państwa.

## Sprawa dróg wodnych dla eksportu Polski Zachodniej.

Referat niniejszy p. Szuman wygłosił na Walnem Zebraniu Związku Fabrykantów. Ze względu na niezmiernie doniosły dla naszego życia gospodarczego temat jak również ze względu na gruntowne opracowanie podajemy referat w całości. (Przyp. Red.)

Jeżeli rzucimy okiem na mapę ziem zachodnich Polski spostrzeżemy, że lwia część należy geograficznie do porzecza Odry. Polski Śląsk, województwo poznańskie, Kaliskie, część piotrkowskiego i część polskiego Pomorza należą do niego. Linja graniczna tego dorzecza czyli dział wód pójdzie od Śląska na Będzin, Częstochowę, przez wyżynę małopolską na Piotrków, Łódź, przesunie się kolo Łęczycy na Kruświcę i Inowrocław i przejdzie koło Bydgoszczy do Chojnic. Wszystkie te ziemie, jak daleko leżą nad rzekami żeglowemi, mają swe naturalne ujście do morza przez Odrę, a zatem jako port naturalny Szczecin. Odległość Poznania od Szczecina drogą wodną wynosi nie wiele więcej jak 300 do 400 kilometrów.

To też widzimy, jak z jednej strony w zaraniu naszej historji pierwsi Piastowie dążyli do opanowania całej Odry, wówczas jeszcze zupełnie słowiańskiej, z drugiej zaś, jak niemcy wyparłszy słowian na wschód od Odry, dążyli do zagarnięcia całego jej dorzecza, łącząc zagarnięte ziemie siecią kanałów ze swemi środkowemi i zachodniemi krajami. Tak samo, gdy posiedli naszą dolną Wisłę natychmiast i ją połączyli kanałem ze siecią swych dróg wodnych. Nie dość na tem, aby umożliwić tani i szybki transport węgla i żelaza z górnego Śląska, projektowali połączenie kanałami Odry, Warty, Noteci i Wisły. Długość drogi wodnej z Wrocławia do Poznania wynosi Odrą do Landsburga i dalej Wartą 604 km., zatem z górnego Śląska od Kośla około 800 km. Nowe niemieckie projekty, prowadzące kanał od Odry przez Leszno, Mosinę do Poznania, skracały drogę tę na okrągło 300 względnie 500 km., a kanał z Poznania do Bydgoszczy czy to na Obrzycko, Cieszkowo, czy to na Oborniki, Wągrówiec, Barcin, czy wreszcie Owińska, Skoki, Gołańcz, Smogulec lub Żnin, miały skrócić drogę wodną z Poznania do Bydgoszczy z 386 km. na okrągło 200 km., przez co i droga do Gdańska z Poznania stawała się o blisko 200 km. krótszą. Koszta tych kanałów obliczone były jak następuje: uregulowanie Warty — 1 miljon marek przedw., kanał Poznań—Skoki—Gołańcz — 27 miljonów marek, a na Żnin 31 miljonów marek.

Ze zmianą granic politycznych zmieniły się warunki. Ziemie zachodniej Polski pozbawione zostały na razie używania swych naturalnych arterji wodnych. Ich portem stał się Gdańsk, a w przyszłości ma nim być także Gdynia. Gdańsk, ta pięta achilesowa polskiego przemysłu, handlu i eksportu. Bądź co bądź z Gdańskiem, jako dziś jedynym portem polskim, liczyć się trzeba, pomimo stawianych na każdym kroku przeszkód swym i polskim interesom ekonomicznym, przez sprusaczałe sfery rządzące wolnego miasta, widzimy, jak ruch tego portu staje się z dnia na dzień większym.

Oto kilka dat, wyjętych z artykułu pana Mszczuga Pomorskiego:

W roku 1913 wynosił tonaż okrętów, które zawinęły do Gdańska 924 000 ton. Już w roku 1920 prześciga Gdańsk tonaż przedwojenny, osięgając 987 000 ton. W roku 1921 było już 1 568 000 ton, a po małem zmniejszeniu w roku 1922 na 1 423 000 ton, osiąga w roku 1923 cyfrę rekordową 1 701 000 ton.

Ciekawe takie dane wyjmujemy z tego artykułu co do balastu, który z okrętu były zmuszone z braku ładunku przywozić lub odwozić z Gdańska; i tak w roku 1920 zmuszone były okręty, odpływające z Gdańska po przywiezieniu swego ładunku zabrać aż 525 000 ton balastu. Przywiozły go zaś tylko: 66 000 ton. Równomiernie z wrastającą równowagą w bilansie handlowym polskim stosunek ten powoli się zmienia. Jesteśmy świadkami, jak w roku 1923 przybywa coraz więcej okrętów do Gdańska z balastem, aby zabrać towar polski. Przywieziony balast wynosi w tym roku 501 000 ton, zabrany zaś tylko 213 000 ton.

Wielką rolę odgrywa tu także i ruch tranzytu obcego. W roku 1923 przesunęła Czechosłowacja część swego importu, zapewne z powodu tańszych taryf kolejowych polskich, ze Szczecina do Gdańska, a nadto Anglja używa drogi na Gdańsk i Polskę dl aswego handlu z Rumunją.

Nie mniej ciekawem jest także zestawienie flag, które zawijają do portu gdańskiego. Przodujące miejsce zajmuje flaga niemiecka, która w roku 1913 osiągnęła 526 000 ton, w roku zaś 1923 prześcignęła liczbę przedwojenną, dochodząc do 528 000 ton. Na drugim miejscu znajdujemy flagę duńską z 326 000 ton. Za nią postępuje flaga angielska, osięgając 250 000 ton. Wreszcie francuska, która przy nieznacznym udziale w poprzednich latach miała w 1923 r. 215 000 ton. Dalej Norwegja 101 000 ton. Gdańsk 75 000 ton. Stany Zjednoczone Ameryki Półn. zepchnięto w ostatnim roku do miejsca siódmego 72 000 ton. Widzimy w tem samowystarczalność produktów rolnych Polski, która w pierwszych latach zapotrzebowania swe w Ameryce pokrywać musiała. Dalej idą flagi szwedzka, holenderska, belgijska a nawet japońska. Nie wspomniałem jeszcze o fladze polskiej, stojącej na 10-tym miejscu z 15 358 tonami.

Jeżeli wobec tego gwałtownego rozrostu portu gdańskiego rzucimy okiem na mapę teraźniejszej Polski, to spostrzegamy ogromny kraj, wyciągający jakby wązką szyję ku morzu. Spostrzegamy odrazu, że ten tak nazwany oddech do morza jest stanowczo niedostateczny i służyć może jedynie dla ziem środkowej Polski, przeważnie dla dorzecza Wisły. Gdyż warunki terytorjalne nie dozwalają ani do odpowiedniej rozbudowy portu gdańskiego, ani na rzucenie dostatecznej sieci kolejowej, któraby była w możności przywiezienia do Polski przez port przychodzących towarów, a tem mniej dowiezienia do niego na eksport przeznaczonych ładunków. Widzimy tam dwie główne linje kolejowe dwutorowe, z których tylko jedna idąca przez Bydgoszcz jest polską, druga przez Mławę przechodzi przez terytorjum niemieckie. Jedno-torowa przez Chojnice, Nadto służyć ma przeważnie dla budującego się portu w Gdyni.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że kolej dwutorowa zdolna jest przewieźć jako maximum 5—6 000 000 ton, jednotorowa 2½—3 000 000 ton, łatwo uprzytomnimy sobie, że eksport ziem zachodnich musi sobie szukać innych dróg

dogodniejszych i poza Gdańskiem zwrócić oko na inny, dogodniejszy port.

Ściśle z kwestją transportową do Gdańska łączy się projekt wielkiego kanału, łączącego Śląsk i zagłębie Dąbrowskie z takimi centrami przemysłu jak Łódź, Warszawa, Kujawy z portem w Gdańsku lub Gdyni. Kanał ten połączony odnogami na południu przez Małopolskę do Dniestru, na północy przez Bug do Prypeci i Dniepru, przeciąłby całą Polskę wdłuż i wszerz siecią dróg wodnych, a łącząc ją z Ukrainą i Rosją, tworząc komunikację wodną pomiędzy Czarnem Morzem a Bałtykiem, przysposobiłby znakomicie nasz kraj do zadania tak poważnego, jak tworzenie łącznika pomiędzy zachodem a wschodem i nie mógłby być obojętnym także i dla eksportu ziem zachodniej Polski.

Opierając się na Studjum technicznem, finansowem i ekonomicznem kanału węglowego Śląsk—Gdańsk przez inżynierów generała Lipkowskiego i Tillingera, zajmijmy się choć tylko pobieżnie tym ogromnym projektem. Kanał ma być wybudowany dla statków większego typu o pojemności 1 000 ton. Wychodzi on od górnej Wisły w okolicy Oświęcimia, idzie przez Sosnówiec, ociera się koło Bytomia, dalej przez Częstochowę do Łodzi, aby na wschód dążyć do Wisły i Warszawy, na zachód zaś osiągnąwszy Wartę, biec na zachód do Poznania, a uprzednio rozgałęziwszy się pod Kołem, przejść przez jeziora gosławickie i Gopło i dalej poniżej Torunia do Wisły. Nie wchodząc w bliższe szczegóły co do trudności technicznych, które kanał ten musi przezwyciężyć, pozostawiwszy autorom odpowiedzialność za możliwość obranej tracy i za przytoczone cyfry; poruszymy tylko najważniejsze punkty tego projektu.

Długość kanału od Sosnowca do Torunia wynosi:
396 km. kanału w tem 43 km. jezior
„ „ do Warszawy 434 km. w tem 35 km. reg. rzeki.
„ „ do Poznania 475 km, w tem 25 km. jezior i 28 km. reg. rzeki.
„ „ okrężnego w Warszawie 17 km.

Koszta budowy tego olbrzymiego kanału obliczają wyżej wymienieni autorzy na 291¼ miljona franków złotych.

Co do ładunków, zapewniających kanałowi oprocentowanie poniesionych kosztów, znajdujemy dane następujące:

**Węgiel.** Produkcja węgla w kopalniach, należących obecnie do Polski, wynosiła w roku 1913:

| | | |
|---|---|---|
| a) Zagłębie Dąbrowskie | 7 030 000 | ton |
| b) Śląsk (część przynal. do Polski) | 32 830 000 | „ |
| c) Małopolska | 2 010 000 | „ |
| Razem | 41 870 000 | ton |

Po odjęciu zapotrzebowania na miejscu, wyniesie po kilkunastu latach eksport węgla w kierunku północnym 22—25 000 000 ton, a pozostawiwszy kolejom cały ładunek, jaki będą mogły ponieść t. j. około 10 000 000 ton, pozostaje dla transportów kanałowych 12—15 miljonów ton węgla.

**Drzewo.** W roku 1913 przewoziły niżej wymienione linje kolejowe następujące ilości drzewa w kierunku granicy niemieckiej:

| | | |
|---|---|---|
| Kowel—Mława | 394 000 | ton |
| Warszawa—Sosnowice | 380 000 | „ |
| Dęblin—Dąbrowa | 425 000 | „ |
| Warszawa—Kalisz | 330 000 | „ |
| Skierniewice—Aleksandrowo | 208 000 | „ |
| Razem | 1 737 000 | ton |

Z tego przechodziło granicę niemiecką około 500 000 ton, prócz tego otrzymywały Niemcy drogą wodną 800 000 ton drzewa. Jako ładunek dla kanału przyjęto ilość drzewa na 700 000 ton.

**Produkty rolne.** Produkcja zboża wynosiła w Polsce na głowę mieszkańca przeciętnie w latach 1906—1910:

| | | |
|---|---|---|
| Poznańskie | 506 | kg |
| Pomorze polskie | 447 | „ |
| Wojew. płockie | 404 | „ |
| „ warszawskie | 180 | „ |
| „ piotrkowskie | 140 | „ |
| Małopolska | 141 | „ |
| Górny Śląsk | 187 | „ |
| Śląsk Cieszyński | 92 | „ |

Ponieważ konsumpcja wynosi na głowę około 200 kg., spostrzeżemy, że ziemie zachodniej Polski wykazują zwyżkę produkcji około 800 000 ton rocznie, ziemie południowe brak około 400 000 ton rocznie. Dla naszych ziem kresowych brak narazie danych. Co do transportu przedwojennego na kolejach dążących ku granicy niemieckiej, przechodziło na nich w 1913 roku 822 000 ton zboża. Eksport do Niemiec wynosił w tym roku okrągło 500 000 ton. Przyjmując jeszcze tranzyt zboża rosyjskiego, które przechodzić będzie przez Polskę na 1 500 000 ton, przyjęto dla kanału względnie skromną cyfrę 190 000 ton rocznie.

Z innych produktów, zapewniających transporty wodne dla wielkiego kanału, zajmują jedną z głównych pozycyj metale, a przedewszystkiem żelazo.

Rudy żelaznej dostarczały dla hut, pracujących na dzisiejszym terenie Polski: dawne Królestwo Polskie tylko 260 000 ton, Górny Śląsk tylko 220 000 ton rocznie.

Niedobór rudy żelaznej dochodził z Rosji, Szwecji i Hiszpanji. Rosja dostarczała Polsce około 350 000 ton, Górnemu Śląskowi około 250 000 ton, Szwecja i Hiszpanja razem 1 000 000 ton.

Huty Polskie wytwarzały walcowanego żelaza około 420 000 ton, huty na terenie polskiego Górnego Śląska około 1 000 000 ton.

Żelazo zatem czy to jako rudy, czy też jako gotowe do użytku dostarczy poważnego ładunku dla kanału, który przyjęto po uwzględnieniu transportu kolejowego na 750 000 ton rocznie.

Jeżeli w dalszym ciągu podciągniemy pod uwagę cynk, sól, naftę, cukier, buraki, torf, sztuczne nawozy, materjały budowlane, towary włókiennicze, maszyny i w. i., to widzimy, że ruch towarowy na kanale uważać można za zupełnie zapewniony. Obliczono go na 6 846 000 000 ton kilometrów jako minimum.

Zakres mego referatu nie dozwala mi wchodzić w dalsze szczegóły tego zajmującego studjum, co do budowy kanału, geograficznych, technicznych i finansowych trudności, które urzeczywistnienie tego projektu napotka. Zadowolnię się wspomnieniem, że czas trwania prac obliczono na 8 lat a oprocentowanie kapitału po dziewięciu latach na 6%, po dwunastu na przeszło 10%, po szesnastu na przeszło 15%, a po dziewiętnastu na 17½% licząc od chwili rozpoczęcia prac. Wspomnieć także jeszcze należy, że budowa kanału umożliwiłaby nadto wyzyskanie sił wodnych, dających kilkadziesiąt tysięcy sił koni.

Dla nas główne pytanie, jakie korzyści odniosłyby z kanału tego ziemie zachodniej Polski i ich eksport.

Obniżenie kosztów przewozu ze Śląska

| | | |
|---|---|---|
| do Łodzi wynosiłoby . . . . | 55% | kosztów kolej przedwojennych |
| do Gdańska . . . . . . . . | 45% | „ „ „ |
| do Warszawy . . . . . . . | 73% | „ „ „ |
| do Poznania . . . . . . . | 79% | „ „ „ |

Widzimy tutaj Poznań na ostatnim miejscu, korzyści zatem dla Poznania znacznie mniejsze niż dla innych wielkich centr przemysłu polskiego.

Korzyści te wydadzą się jeszcze mniejszemi, jeżeli porównamy z użyciem dróg wodnych, które Poznań posiadał przed wojną w połączeniu swem z Górnym Śląskiem i Szczecinem.

Jak to już na samym wstępie zaznaczono, droga wodna od Kośla do Poznania wynosiła Odrą i Wartą 800 km., do Szczecina nie całe 400 km.

Droga przez projektowany kanał wynosi 475 km. ze Śląska względnie taryfowa 619 km. Na drodze tej byłoby do przebycia 36 śluz. Droga wodna z Poznania do Bydgoszczy wynosiła przed wojną przez Wartę i Noteć około 386 km. Droga projektowanym kanałem około 260 km., taryfowa przeszło 300, śluz na tej drodze byłoby do przebycia 15. Wreszcie droga wodna do Gdańska kanałem i Wisłą z Poznania wynosiłaby 433 km. względnie taryfowa 480 km. z 12 śluzami.

Widzimy z tego, że korzyści komunikacyjne, wynikające z kanału Śląsk—Gdańsk nie są dla ziem zachodniej Polski zbyt wielkie, gdyż zaledwo oddałyby im to, co miały przed wojną. A wygodna i tania droga Poznań—Szczecin pozostanie zawsze korzystniejszą, niż kosztowna i dłuższa do Gdańska, nie mówiąc już o wiele korzystniej-

szych warunkach portowych w Szczecinie, w porównaniu z Gdańskiem.

Inaczej jednak zapatrywać się trzeba na sprawę tę z punktu widzenia interesów narodowych. Zaznaczyliśmy na wstępie, że ziemie zachodniej Polski należą geograficznie do porzecza Odry. Kanał omawiany łączyłby je znakomicie z dorzeczem Wisły, a zatem z całą Polską. Ale nie naszem tu zadaniem rozbierać cele polityczne lub strategiczne pozostawiamy to kompetentniejszym czynnikom. Mówimy o eksporcie ziem zachodniej Polski i jego stosunku do dróg wodnych tych ziem. Nie ma dwuch zdań, że kanał omawiany łączyłby nas z całą Polską, a dozwalając na tani transport produktów na wschód do Rosji, i dalej do Morza Czarnego, otworzyłby dla naszego eksportu nowe drogi i horyzonty. Ale kanał ten to „muzyka dalekiej przyszłości", na jego wybudowanie czekać możemy długi szereg lat i bardzo być może, że teraźniejsza generacja wcale go nie doczeka. Tymczasem warunki ekonomiczne silniejsze są niż wszelkie choćby najponętniejsze projekty i pragnienia. Nie mogą one czekać lat kilkadziesiąt na ulepszenie swych dróg komunikacyjnych, twarde dziś domaga się skorzystania z tego co jest.

Artykuł 341 traktatu wersalskiego mówi:

„Odra podlegać będzie zarządowi wydziału mię-
„dzynarodowego, w którego skład wejdą: 1 przedsta-
„wiciel Polski, 3 Prus, 1 Czechosłowacji, 1 Anglji,
„1 Francji, 1 Danji, 1 Szwecji. Gdyby którzykolwiek
„przedstawiciele nie byli zamianowani w chwili upra-
„womocnienia tego układu, będą decyzje wydziału po-
„mimoto ważne".

Tymczasem z pociągnięciem granic Polski żegluga jej ziem zachodnich zamiast skorzystać z przynależnych jej praw, wynikających z traktatu, ustała zupełnie.

Przed wojną w roku 1913 szło w dół Odrą ze Śląska 5 500 000 ton ładunków przeważnie (2 831 000 ton) węgla, a ponieważ Szczecin posiadał tańszy węgiel angielski, możemy przyjąć, że około 2 000 000 ton węgla otrzymywały ziemie zachodnie dzisiejszej Polski tą drogą. Poznańskie bowiem i Pomorze spotrzebowywało 2 588 000 + 765 000 = 3 353 000 ton.

Ruch na Warcie, Noteci i Odrze pomiędzy Poznańskiem a Szczecinem przedstawiał się podług sprawozdań Izby Handlowej szczecińskiej j. n.:

| | | | |
|---|---|---|---|
| wr. 1909 szło do Szczecina | 133868 t. ze Szczecina | 75192 razem | 20906 ) |
| „ 1910 „ „ „ | 151711 t. „ „ | 82935 „ | 234646 |
| „ 1911 „ „ „ | 123021 t. „ „ | 68807 „ | 191828 |
| „ 1912 „ „ „ | 176776 t. „ „ | 103404 „ | 280180 |
| „ 1913 „ „ „ | 233462 t. „ „ | 123497 „ | 356959 |

Widzimy, jak ruch ten prawie z każdym rokiem wzrastał. Jako główny ładunek szły Wartą ku Odrze zboże, mąka, kartofle i ich przetwory, cukier surowy, podczas gdy w przeciwnym kierunku phosphaty, rafinada, towary kolonjalne, śledzie, tłuszcze i pasza dla bydła. Ruch ten zamarł obecnie zupełnie pomimo, że pociągnięcie granic przecięło nam własne połączenie kolejowe ze Śląskiem, pomimo że zmuszeni używać tranzytowej kolei niemieckiej, opłacamy narzeczne sąsiadowi zachodniemu olbrzymi haracz za wygórowane taryfy węglowe, pomimo że traktat wersalski zapewnia nam używanie żeglugi na Odrze i przewiduje nawet przedstawiciela w jej zarządzie. Ze stron rządowych nie ruszono dotychczas palcem, aby te przyznane dla naszego eksportu tak ważne korzyści w całej pełni wyzyskać. Inaczej postąpiliby tutaj Niemcy, gdyby oni byli w naszem położeniu. „Was du ererbt von deinen Vätern hast, erwirb es, um es zu besitzen". Coś po twych przodkach odziedziczył, zdobądź to, abyś posiadał. Wziąwszy to zdanie ich za dewizę, nie powinniśmy ani na jotę z praw nam przynależnych rezygnować. Otwórzmy zatem jak najprędzej dla naszego eksportu drogę wodną, którą dała nam natura, a którą traktat wersalski nam zapewnił. Na własne koleje z Górnego Śląska przyjdzie nam jeszcze parę lat poczekać, w najlepszym razie możemy się spodziewać, że linja do Kempna, w razie gdyby w tym roku rozpoczęto studja i zapewniono finanse, co jest możliwem i prawdopodobnem, byłaby ukończoną dopiero w początkach 1927 roku, tak samo linja na Łask—Łódź z końcem 1927. Budowa tych koniecznych linij kolejowych nie przesądza jednak w niczem konieczności uruchomienia naszej żeglugi. Jeżeli rozważymy stosunki transportowe przedwojenne, spostrzeżemy, że nawet przy najtańszych taryfach kolejowych, jakie stosowano do węgla, całe północno-wschodnie Niemcy sprowadzały węgiel angielski, dla którego dla ziem zachodniej Polski tworzyło wówczas Mogilno granicę różnych kosztów transportowych pomiędzy węglem angielskim a górnośląskim. Aby konkurować z węglem angielskim, Niemcy zamierzały budować kanały, o których wspomniałem, łączące najkrótszą drogą Odrę z Wartą, Notecią i Wisłą. Ze względu na nasz eksport i przemysł wogóle, nie wolno i nam spuszczać z oka otwarcia i polepszenia naszych dróg wodnych. To też z zadowoleniem słyszymy, że przemysł poznański się zrzesza w celu ożywienia na nowo żeglugi na Warcie, Noteci i Odrze, tworząc „Lloyd Poznański". Mamy nadzieję, że wkrótce, dzięki zabiegom tego towarzystwa, zawdzięczać będziemy umniejszenie kosztów dowozu węgla i koksu, tych zasadniczych potrzeb naszego przemysłu, a przedewszystkiem ożywienie naszego eksportu drzewa tartego, który z powodu stosunków panujących w Gdańsku, a w szczególności z powodu ogromnych kosztów tak przewozu jak i załadowania, nie może się prawidłowo rozwijać. Aby towarzystwo to mogło się prawidłowo rozwijać, musimy postawić następujące dla naszego eksportu konieczne żądania:

Otwarcie żeglugi na Warcie i Noteci do Odry.

Oddanie rządowego tonażu, znajdującego się w Czarnkowie na usługi tej żeglugi.

Wprowadzenie w życie art. 341 traktatu wersalskiego, poddającego żeglugę na Odrze pod zarząd międzynarodowego wydziału.

Uregulowanie Warty i Noteci.

Wreszcie lepsze połączenie pomiędzy Wartą a Notecią przez wybudowanie kanału według najlepszego z niemieckich projektów przedwojennych.

**Inż. Szuman.**

## Podatek dochodowy.

Centralny Zw. Polsk. Przem., Górn., Handlu i Finansów komunikuje:

I. W Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej Nr. 13, poz. 110 ogłoszona została ustawa z dnia 10 stycznia 1924 roku, dotycząca przepisów o państwowym podatku dochodowym, obowiązujących na obszarze Rzeczyposp.

Cytowana ustawa zawiera następujące ważniejsze postanowienia:

1. Rozciąga moc obowiązującą ustawy o państwowym podatku dochodowym w brzmieniu, ogłoszonem w rozporządzeniu Ministra Skarbu z dn. 14. 7. 1922 r. Dz. U. Nr. 77, poz. 607 r. 1923) po uwzględnieniu zmian, wprowadzonych przez tę-że ustawę na cały obszar Rzeczypospolitej, poczynając od roku podatkowego 1924 (t. j. od 1. 1. 1924).

2. Zaprowadza obowiązek wpłacenia całej kwoty podatku w jednym terminie najpóźniej w dniu wyznaczonym do złożenia zeznania.

3. Zabrania odliczania od ogólnego dochodu daniny lasowej i podatku majątkowego.

4. Wprowadza na obszarze wojew. poznańskiego, pomorskiego i górnośląskiej części wojew. śląskiego dodatki do podatku dochodowego na rzecz gmin i powiatowych związków komunalnych oraz podwyższa kwoty podatku na pozostałym obszarze Polski na rok 1924 o 20 proc.

5. W zakresie podatku dochodowego od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę wprowadza tę ważną zmianę, że wpłaty kwot podatku winni pracodawcy dokonywać w ciągu 7 dni po potrąceniu.

II. Na rok podatkowy 1924 podatek dochodowy został zwaloryzowany.

Sprawę waloryzacji podatku dochodowego uregulowało rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 15 lutego 1924 roku, ogłoszone w Nr. 16, poz. 165 Dziennika Ustaw Rz. Pol. oraz rozporządzenie z dnia 14 marca 1924 r. ogłoszone w Dzienniku Ustaw Rz. Pol. Nr. 27, poz. 276.

Cytowane rozporządzenia zawierają między innemi następujące normy.

A) Skalę, podaną w art. 23 ustawy o państwowym podatku dochodowym (Dz. U. R. P. Nr. 77, poz. 607) w markach polskich, zastępuje się poniższą skalą, wyrażoną we frankach złotych.

| L. p. | Wysokość dochodów we frankach złotych | | Stopa procentowa | Podatek frank — cent. |
|---|---|---|---|---|
| | ponad | do | | |
| 1 | 1 378 | 1 792 | 2 | 35,83 |
| 2 | 1 792 | 2 205 | 2.2 | 48,51 |
| 3 | 2 205 | 2 619 | 2,4 | 62,84 |
| 4 | 2 619 | 3 032 | 2,6 | 78,84 |
| 5 | 3 032 | 3 446 | 2,8 | 96,47 |
| 6 | 3 446 | 3 997 | 3 | 119,90 |
| 7 | 3 997 | 4 548 | 3.2 | 145 54 |
| 8 | 4 548 | 5 100 | 3,4 | 173,38 |
| 9 | 5 100 | 5 651 | 3.6 | 203,43 |
| 10 | 5 651 | 6 202 | 3,8 | 235,68 |
| 11 | 6 202 | 6 891 | 4 1 | 282,54 |
| 12 | 6 891 | 7 580 | 4.5 | 341,12 |
| 13 | 7 580 | 8 270 | 4,9 | 405,20 |
| 14 | 8 270 | 8 959 | 5,3 | 474,81 |
| 15 | 8 959 | 9 648 | 5,7 | 549 92 |
| 16 | 9 648 | 10 682 | 6.2 | 662,25 |
| 17 | 10 682 | 11 715 | 6,7 | 784.92 |
| 18 | 11 715 | 12 749 | 7,2 | 917,92 |
| 19 | 12 749 | 13 783 | 7.7 | 1 061 26 |
| 20 | 13 783 | 15 161 | 8.3 | 1 258,35 |
| 21 | 15 161 | 16 539 | 8,9 | 1 471.99 |
| 22 | 16 539 | 17 917 | 9.5 | 1 702,15 |
| 23 | 17 917 | 19 296 | 9.9 | 1 910 27 |
| 24 | 19 296 | 20 674 | 10.3 | 2 129,41 |
| 25 | 20 674 | 22 052 | 10.7 | 2 359.58 |
| 26 | 22 052 | 23 430 | 11.1 | 2 600.78 |
| 27 | 23 430 | 24 809 | 11.5 | 2 853 00 |
| 28 | 24 809 | 26 187 | 11,9 | 3 116,25 |
| 29 | 26 187 | 27 565 | 12.3 | 3 390,53 |
| 30 | 27 565 | 29 633 | 12,8 | 3 792,98 |
| 31 | 29 633 | 31 700 | 13.3 | 4 216.11 |
| 32 | 31 700 | 33 767 | 13.8 | 4 659,91 |
| 33 | 33 767 | 35 835 | 14,4 | 5 160,22 |
| 34 | 35 835 | 37 902 | 15 | 5 685,34 |
| 35 | 37 902 | 39 970 | 15,6 | 6 235.26 |
| 36 | 39 970 | 42 726 | 16,3 | 6 964,37 |
| 37 | 42 726 | 45 483 | 17 | 7 732,56 |
| 38 | 45 483 | 48 239 | 17.7 | 8 538,35 |
| 39 | 48 239 | 51 685 | 18.5 | 9 561.71 |
| 40 | 51 685 | 55 131 | 19,3 | 10 640,20 |
| 41 | 55 131 | 58 576 | 20,1 | 11 773,82 |
| 42 | 58 576 | 62 022 | 20,8 | 12 900,55 |
| 43 | 62 022 | 65 468 | 21,5 | 14 075,52 |
| 44 | 65 468 | 68 913 | 22,2 | 15 298,73 |
| 45 | 68 913 | 72 359 | 22,9 | 16 570,18 |
| 46 | 72 359 | 75 805 | 23.6 | 17 889,87 |
| 47 | 75 805 | 79 250 | 24.3 | 19 257,80 |
| 48 | 79 250 | 82 696 | 25 | 20 673,97 |

Przy dochodzie ponad 82 696 fr. zł. podatek wynosi 20673,97 fr. zł. i oprócz tego 861,41 fr. zł. od każdych pełnych 3 446 fr. zł. ponad 82 696 fr. zł.

Do podatku dolicza się ponadto, o ile chodzi o dochody osób fizycznych i spadków nieobjętych:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ponad | 82696 | do | 124044 | — 1½% |
| „ | 124044 | „ | 165392 | — 2½% |
| „ | 165392 | „ | 206740 | — 4% |
| „ | 206740 | „ | 248088 | — 5½% |
| „ | 248088 | „ | 310110 | — 7% |
| „ | 310110 | „ | 496175 | — 9% |
| „ | 496175 | „ | 620219 | — 11% |
| „ | 620219 | „ | 826959 | — 13% |
| „ | 826959 | | | 15% |

B) W celu wyrażenia osiągniętego w markach dochodu we frankach złotych należy przyjąć następujące wartości franka złotego:

1. dla dochodu osiągniętego w roku operacyjnym (gospodarczym), obejmującym okres od 1 kwietnia 1922 r. do 31 marca 1923 r., — 1 frank złoty = 3 000 mk.;

2. dla dochodu osiągniętego w roku operacyjnym (gospodarczym), obejmującym okres od 1 lipca 1922 r. do 30 czerwca 1923 r. — 1 frank złoty = 6 000 mk.;

3. dla dochodu osiągniętego w roku operacyjnym (gospodarczym), obejmującym okres od 1 października 1922 r. do 30 września 1923 r., — 1 frank złoty = 16 000 mk.;

4. dla dochodu osiągniętego w roku kalendarzowym 1923, pokrywającym się z rokiem operacyjnym, — 1 frank złoty = 150 000 mk.

C) Wszyscy płatnicy, prowadzący prawidłową rachunkowość, mogą, zamiast obliczenia dochodu w sposób wskazany wyżej pod literą B) ustalić swój dochód we frankach złotych w następujący sposób:

1. wyrażony w markach bilans otwarcia roku operacyjnego miarodajnego do ustalenia podstaw wymiaru, winien być przerachowany na franki złote według przeciętnej wartości franka złotego z pierwszego miesiąca roku operacyjnego;

2. wszystkie pozycje, zarówno przychodowe, jak i rozchodowe każdego miesiąca roku operacyjnego winny być przerachowane na franki złote według przeciętnej wartości franka złotego w miesiącu zaksięgowania wspomnianych pozycyj;

3. wyrażone w markach pozostałości bilansu zamknięcia tych rachunków, które przedstawiają wartości czysto markowe kasa, dłużnicy i wierzyciele krajowi, rachunki markowe w bankach i t. p.), winny być przerachowane na franki złote według przeciętnej wartości franka złotego i ostatniego miesiąca roku operacyjnego, różnice zaś we frankach złotych, jakie okażą się przy porównaniu z pozostałościami, wyprowadzonemi z przerachowań miesięcznych p. (p. p. 1 i 2), należy odnieść na specjalny rachunek różnic kursowych z przerachowania. Ostateczna pozostałość tego specjalnego rachunku winna być przeniesiona na rachunek frankowy strat i zysków, zestawiony (bez wyprowadzenia jakichkolwiek różnic kursowych) na podstawie pozostałości rachunków wynikowych, przerachowanych na franki złote w sposób wskazany pod p. p. 1 i 2.

Pozostałości tych rachunków bilansowych, które przedstawiają wartości stalsze (nieruchomości, maszyny, urządzenia, kapitały: zapasowy, rezerwowy, amortyzacyjny, należności i zobowiązania zagraniczne w obcych walutach), należy przyjąć do bilansu zamknięcia frankowego w kwotach, otrzymanych z przerachowania na franki złote w sposób wskazany pod p. p. 1 i 2.

Natomiast pozostałości rachunków mieszanych (bilansowo-wynikowych jak np. towary, materjały, surowce, fabrykaty, dewizy i monety zagraniczne, papiery wartościowe i t. p.) należy przyjąć tak do frankowego bilansu zamknięcia, jak również do wyprowadzenia osiągniętych zysków, lub poniesionych strat na rachunkach, utworzonych z przerachowań miesięcznych na franki złote, w rzeczywistej wartości tych pozostałości, ustalonych we frankach złotych.

Otrzymana w wyniku przerachowania, podanego w punkcie 3 powyższego ustępu i wyrażona we frankach złotych wartość remanentów bilansu zamknięcia będzie miarodajną przy ustalaniu dochodu, podlegającego opodatkowaniu na rok podatkowy 1925.

Jeżeli płatnicy obliczą swój dochód we frankach złotych według przepisów, podanych pod C), lecz nie dokonają obliczeń ściśle w sposób powyższemi przepisami podany, wówczas dochód, osiągnięty w markach będzie do wymiaru podatku przerachowany na franki złote na podstawie przepisów, podanych pod lit. B.

Dla celów omówionego wyżej sposobu przerachowania dochodów markowych na franki złote Minister Skarbu w rozporządzeniu z dnia 14 marca 1924 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim Nr. 66 z dnia 19 marca b. r., ogłosił następującą tabelę przeciętnych wartości franka złotego w poszczególnych miesiącach w okresie od 1. 1. 1922 do 31. 12. 1923 r.

| Oznaczenie okresu, dla którego ustala się wartość | Wartość franka złotego w markach polskich |
|---|---|
| Styczeń 1922 r. . . | 600 |
| Luty 1922 r. . . . | 730 |
| Marzec 1922 r. . . | 810 |
| Kwiecień 1922 r. . . | 750 |
| Maj 1922 r. . . . | 790 |
| Czerwiec 1922 r. . . | 830 |
| Lipiec 1922 r. . . . | 1100 |
| Sierpień 1922 r. . . | 1500 |
| Wrzesień 1922 r. . . | 1500 |

| | |
|---|---|
| Październik 1922 r. | 2200 |
| Listopad 1922 r. | 3100 |
| Grudzień 1922 r. | 3400 |
| Styczeń 1923 r. | 5000 |
| Luty 1923 r. | 8000 |
| Marzec 1923 r. | 8300 |
| Kwiecień 1923 r. | 8 00 |
| Maj 1923 r. | 9500 |
| Czerwiec 1923 r. | 16000 |
| Lipiec 1823 r. | 24500 |
| Sierpień 1923 r. | 46200 |
| Wrzesiń 1923 r. | 53800 |
| Październik 1923 r. | 166000 |
| Listopad 1923 r. | 360000 |
| Grudzień 1923 r. | 956000 |

III. Termin składania zeznań i wpłacania całkowitej kwoty podatku (p. I. 2 niniejszego okólnika) dla osób fizycznych i spadków wakujących został przedłużony do 23 kwietnia 1924 roku.

Termin składania zeznań i wpłacania całkowitej kwoty podatku dla osób prawnych pozostaje bez zmiany, t. j. do dnia 1 maja 1924 roku.

## Nowe rozporządzenie Ministra Skarbu o podatku majątkowym.

W „Dzienniku Ustaw Rz. P." Nr. 24, poz. 253, zostało ogłoszone nowe, piąte z kolei, rozporządzenie Ministra Skarbu z dn. 6 marca r. b., wydane w porozumieniu z Min. Spr. Wewn., w celu wykonania art. 11—23 ustawy z dn. 11 sierpnia 1923 r. o podatku majątkowym, zawierające przepisy o organach wymiarowych.

Wobec tego, że naczelny nadzór nad załatwianiem spraw podatku majątkowego oraz piecza nad ścisłem i jednolitem wykonywaniem przepisów ustawy, tudzież rozstrzyganie kwestyj spornych co do stosowania tych przepisów, należy do Ministra Skarbu, w myśl nowego rozporządzenia Ministra Skarbu, w celu sprawdzenia na miejscu czynności wymiarowych, terminowego ich wykonania, oraz dopilnowania równomiernego rozkładu podatku w całem państwie, wysyłać będzie specjalnych delegatów do poszczególnych okręgów wymiarowych. Delegaci obowiązani będą badać sposób i prawidłowość oszacowania poszczególnych przedmiotów majątkowych, wydawać potrzebne zarządzenia w tym względzie oraz udzielać wskazówek i wyjaśnień.

W poszczególnych Okręgach Izb Skarbowych ogólny zarząd sprawami podatku majątkowego oraz nadzór nad stosowaniem przepisów ustawy i rozporządzeń w sprawie podatku majątkowego należy do Dyrektorów tychże Izb, przyczem Dyrektorzy ci mają także prawo wysyłania delegatów z taką samą kompetencją, jak delegaci, wysyłani przez Ministra Skarbu.

Ustalanie stanu i wartości majątków oraz wymiar podatku należy w pierwszej instancji:

a) dla osób fizycznych, spadków wakujących oraz osób prawnych, nieobowiązanych do publicznego składania sprawozdań — do komisyj szacunkowych,

b) dla osób prawnych, obowiązanych do publicznego składania sprawozdań — do Izb Skarbowych,

Władzą wymiarową drugiej instancji dla wszystkich płatników jest komisja odwoławcza.

W okręgu każdej poszczególnej Izby Skarbowej Dyrektor takowej ustala ilość komisyj szacunkowych, ich miejsce urzędowania i obszar działalności, oraz liczbę członków i zastępców każdej komisji szacunkowej dla wszystkich okręgów podatkowych pierwszej instancji, znajdujących się na obszarze Izby, i podaje te dane do publicznej wiadomości.

Przewodniczącym komisji szacunkowej jest z urzędu naczelnik władzy podatkowej pierwszej instancji lub jego zastępca.

W ciągu 14 dni po ogłoszeniu tego rozporządzenia, t. j. do dnia 29 marca r. b., wszystkie znajdujące się w okręgu każdej Izby Skarbowej sejmiki powiatowe, związki i zrzeszenia płatników, oraz instytucje, uprawnione przez ustawę o podatku majątkowym do wyboru kandydatów na członków komisyj szacunkowych, winny przedstawić listę kandydatów dyrektorowi właściwej Izby Skarbowej. Lista tych kandydatów nie powinna przekraczać 24 osób. W razie nie przedstawienia w oznaczonym terminie takiej listy przez wyżej wymienione organizacje, brakujących kandydatów na polecenie dyrektora Izby Skarbowej ma przedstawiać naczelnik miejscowej władzy podatkowej pierwszej instancji.

Członków komisyj szacunkowych mianuje dyrektor właściwej Izby Skarbowej, przesyłając im odpowiednie pisemne zawiadomienia o nominacji.

Dyrektorowie mają tak pokierować swemi czynnościami, aby najpóźniej do 3-go kwietnia 1924 r. komisje szacunkowe zostały utworzone w całym okręgu Izby Skarbowej.

Każda komisja szacunkowa na pierwszem posiedzeniu utworzyć ma ze swych członków i zastępców potrzebną ilość podkomisyj. Zadaniem podkomisyj jest zebranie wszelkich danych faktycznych, niezbędnych do ustalenia wartości majątku każdego płatnika. Po zebraniu wszelkich danych faktycznych i po sprawdzeniu złożonych przez płatników zeznań ze spisami płatników i danemi faktycznemi, podkomisja ma przedstawiać wnioski komisji, kierując się normami, ustalonemi w 11 rozporządzeniu Ministra Skarbu o podatku majątkowym z dn. 15 listopada 1923 r. („Dz. Ust. R. P." Nr. 123, poz. 996).

Dla oszacowania poszczególnych przedmiotów majątkowych winny być utworzone osobne podkomisje fachowe, a mianowicie:

a) dla gospodarstw rolnych;

b) dla przedsiębiorstw przemysłowych;

c) dla przedsiębiorstw handlowych;

d) dla placów niezabudowanych i budynków nienależących do gospodarstwa rolnego, dla urządzenia domowego i innych przedmiotów, służących do osobistego użytku, oraz dla kapitałów i praw majątkowych.

Co do komisyj odwoławczych, nowe rozporządzenie Ministra Skarbu przewiduje takich komisyj siedemnaście, po jednej w okręgach izb skarbowych w Białymstoku, Brześciu n/B., Grudziądzu, Kielcach, Krakowie, Lublinie, Łucku, Poznaniu, Wilnie i w województwie śląskiem, po dwie komisje w okręgach izby warszawskiej i łódzkiej i trzy komisje szacunkowe we Lwowie — po jednej w każdem z trzech województw, wchodzących w skład okręgu tej izby.

Przewodniczy komisji odwoławczej Dyrektor Izby Skarbowej lub jego zastępca.

Członkowie komisji są mianowani przez Ministra Skarbu na wniosek Dyrektora Izby Skarbowej w sposób następujący:

1) sześciu członków i ich zastępców z pośród urzędników Izby Skarbowej,

2) dwuch członków i ich zastępców z pośród płatników, przedstawionych przez Dyrektora Izby Skarbowej, według jego własnego uznania i wyboru;

3) ośmiu członków i ich zastępców z grona płatników, z pośród kandydatów, przedstawionych Dyrektorowi Izby Skarbowej przez zawodowe lub urzędowe organizacje i zrzeszenia płatników.

## Podatek dochodowy od uposażeń.

Min. Skarbu, Departament podat. podaje: Na zasadzie art. 12 ustawy z dnia 10 stycznia 1924 r. w przedmiocie przepisów o państwowym podatku dochodowym, obowiązującym na całym obszarze Rzeczypospolitej (Dz. U. R. Nr. 13 poz. 110), Ministerstwo Skarbu zarządza, aby pobór podatku dochodowego od uposażeń służbowych, emerytur i wynagrodzeń za najemną pracę na obszarze województw: Wielkopolskiego, Pomorskiego i górnośląskiej części województwa Śląskiego był w miesiącu kwietniu 1924 r. dokonywany w dotychczasowym trybie, według skali następującej:

| Ł. p. | Wysokość wypłac. wynagrodz. obliczonego w stosunku rocznym w tysiącach marek ponad | do | Stopa procentowa podatku |
|---|---|---|---|
| 1 | 4 750 400 | 6 307 200 | 0,3% |
| 2 | 6 307 200 | 7 884 000 | 0,4% |
| 3 | 7 884 000 | 10 249 200 | 0,5% |
| 4 | 10 249 200 | 12 614 400 | 0,7% |
| 5 | 12 614 400 | 14 979 600 | 0,9% |
| 6 | 14 979 600 | 17 344 800 | 1,1% |
| 7 | 17 344 800 | 19 710 000 | 1,4% |
| 8 | 19 710 000 | 22 338 000 | 1,7% |
| 9 | 22 338 000 | 24 966 000 | 2% |
| 10 | 24 966 000 | 27 594 000 | 2,5% |
| 11 | 27 594 000 | 30 222 000 | 3% |
| 12 | 30 222 000 | 32 850 000 | 3,5% |
| 13 | 32 850 000 | 34 164 000 | 4,5% |
| 14 | 34 164 000 | 36 135 000 | 5,5% |
| 15 | 36 135 000 | 38 106 000 | 7% |
| 16 | 38 106 000 | 40 734 000 | 8,5% |
| 17 | 40 734 000 | 43 326 000 | 10% |
| 18 | 43 326 000 | 45 990 000 | 11,5% |
| 19 | 45 990 000 | 49 275 000 | 13% |
| 20 | 49 275 000 | 52 560 000 | 13,6% |
| 21 | 52 560 000 | 55 845 000 | 14,3% |
| 22 | 55 845 000 | 59 130 000 | 15% |
| 23 | 59 130 000 | 62 415 000 | 15,7% |
| 24 | 62 415 000 | 65 700 000 | 16,5% |
| 25 | 65 700 000 | 68 985 000 | 17,8% |
| 26 | 68 985 000 | 72 270 000 | 18,1% |
| 27 | 72 270 000 | 75 550 000 | 18,8% |
| 28 | 75 550 000 | 78 840 000 | 19,5% |
| 29 | 78 840 000 | 118 260 000 | 20,2% |
| 30 | 118 260 000 | 157 680 000 | 20,9% |
| 31 | 157 680 000 | 197 100 000 | 21,6% |
| 32 | 197 100 000 | 236 520 000 | 22,3% |
| 33 | 236 520 000 | 295 650 000 | 23% |
| 34 | 295 650 000 | 473 400 000 | 24,5% |
| 35 | 473 400 000 | 591 300 000 | 25,5% |
| 36 | 591 300 000 | 788 400 000 | 27% |
| 37 | 788 400 000 | | 28,5% |

Na wymienionym obszarze należy w myśl art. 6 p. b. powołanej ustawy na rzecz gmin miejskich i powiatowych związków komunalnych potrącać równocześnie z podatkiem państwowym, poczynając od 4 stopnia powyższej skali włącznie podatek w wysokości 3% wypłacanego wynagrodzenia. Potrącone kwoty należy w myśl postanowienia art. 13 powołanej ustawy z dnia 10 stycznia 1924 r. w terminie do dni 7 po dokonaniu potrącenia, wpłacić do Kasy Skarbowej pod rygorem 5% kar za każdy dzień zwłoki.

Za ministra skarbu (—) **Markowski,** podsekretarz stanu.

# KRONIKA

**Towary, opłacające 75% cła.** Na najbliższem posiedzeniu Komitetu Celnego ma być rozpatrzony wniosek — aby zastosować, jako zasadę, cła normalne, czyli pełne cła, podane w taryfie celnej.

Dotychczas, jak wiadomo, cło normalne, czyli pełne cło, podane w taryfie celnej, obowiązuje w stosunku do towarów, wymienionych w specjalnych wykazach towarów, opłacających cło normalne. Oprócz wykazów towarów opłacających cło normalne, mamy wykazy towarów, opłacających cła ulgowe, wynoszące 2%, 10%, 20% i 40% cła normalnego.

Wszystkie inne towary, t. j. towary, nie wymienione ani w wykazach towarowych cła normalnego, ani w wykazach towarowych ceł ulgowych, opłacają dotychczas t. zw. cło zniżone, wynoszące 75% cła normalnego. W podanym na wstępie wniosku chodzi o to, aby powyższą zasadę zmienić w ten sposób, że nie byłoby osobnych wykazów towarów, opłacających cło normalne, natomiast wprowadzonoby ewentualnie wykaz towarów, opłacających 75% cła normalnego; wszystkie zaś pozostałe towary (t. j. niewymienione ani na liście 75%, ani w ulgach celnych) opłacałyby cło normalne (nie zaś, jak dotychczas, 75% cła). Cło 75% cła normalnego zaliczone byłoby do ceł ulgowych. Wykaz towarów, opłacających 75% cła normalnego, byłby niewątpliwie mniejszy od obecnego wykazu towarów, podlegających cłu normalnemu, ogłoszonego w „Dz. Ust. R. P." Nr. 118, z 1923 r., poz. 953, a uzupełnionego w Nr. 3, z 1924 r., poz. 19 i Nr. 15, z 1924 r., poz. 146. Jeżeli spróbujemy zestawić w wykaz towary, opłacające 75% cła, to przekonywujemy się, że już obecnie ilość tych towarów jest mniejsza od wzmiankowanych wyżej wykazów cła normalnego. Ilość tych towarów powinnaby się w dalszym ciągu zmniejszać, ponieważ stosowanie cła normalnego stopniowo rozszerzamy, wobec powrotu do normalnych warunków konkurencji z zagranicą i zniknięcia premji walutowej dla produkcji krajowej.

| Pozycja taryfy celnej | Nazwa towaru |
|---|---|
| 19 | Kakao w ziarnkach i łupinki kakaowe |
| 36 | Masło krowie i owcze |
| 41 | Kości preparowane, superfosfaty |
| 51 | Oleje pochodzenia zwierzęcego |
| 58 | Drzewo: bale, deski itp. |
| 62 p. 5 | Nasiona |
| 66 p. 2, 3, 4 | Kamienie budowlane |
| 72 p. 1, 2 | Cegły |
| 73 p. 1, 2 | Rury z masy ceglanej, naczynia kamienne |
| 80 | Smoła, dziegieć |
| 83 p. 3 | Ciasto asfaltowe itp. |
| 94 | Magnezyt i talk |
| 96 | Szpat ciężki i witeryt, mielone sole baru |
| 98 | Przetwory amoniakalne sur. i nie oczyszcz. |
| 99 | Arsen |
| 101 | Ałun i siarczan glinu |
| 102 | Tlenki i wodziany baru |
| 103 | Saletra potasowa |
| 104 p. 3 | Węglan wapnia strącony |
| 105 | Sód, potas i ich sole |
| 106 p. 1 | Octan wapnia surowy |
| 108 p. 1 | Kwas siarkowy |
| 108 p. 3b | Kwas solny |
| 108 p. 6 | Kwas garbnikowy |
| 108 p. 7 | Kwas benzoesowy |
| 108 p. 8 | Kwas fosforowy i chromowy |
| 109 | Koperwasy |
| 112 p. 1b | Azotan sodu, chlorek żelazowy, chlorek baru, kwas szczawiowy i mleczny, kamień winny oczyszczony, mydło żywiczne, ołowiane i inne sole kwasów żywicznych |
| 112 p. 9 | Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, oddzielnie nie wymienione |
| 117 p. 3 | Olej słonecznikowy, kokosowy i palmowy, oleje roślinne oddzielnie nie wymienione |
| 125 | Gliny i ziemie farbiarskie |
| 131 p. 1, 3 | Biel ołowiana, litopon |
| 132 | Minja ołowiana i glejta |
| 140 | Żelazo i stal |
| 143 | Miedź, nikiel, mosiądz itp. |
| 144 | Blacha cynkowa szlifowana |
| 146 | Ołów |
| 150 | Odlewy żelazne |
| 151 | Wyroby kuto-lane i kute tłoczone |
| 152 p. 2, 3 | Rury proste i faliste, żelazne |
| 153 p. 3 | Okucia do drzwi i okien |
| 152 p. 4 | Śruby i nity |
| 155 p. 1 | Drut żelazny i stalowy |
| p, 2 | Drut miedziany i ze stopów miedzi |
| 156 p. 1 | Wyroby żelazne i stalowe, liny druciane żelazne i stalowe |

| | | |
|---|---|---|
| 169 | p. 3 | Przyrządy i aparaty elektrotechniczne:<br>a) oporniki, rozruszniki itp.<br>b) całkowite tablice rozdziałowe<br>c) mierniki elektrotechniczne<br>f) aparaty telefoniczne<br>g) aparaty telegraficzne |
| 174 | | Wagony osobowe i niektóre towarowe |
| 177 | p. 1 | Karton (bristol) |
| 177 | p. 2 | Papier bez masy drzewnej |
| 178 | p. 1 | Obrazy, mapy, atlasy |
| 181 | | Wełna sztuczna i tarta, wełna barwiona |
| 182 | | Bawełna trzepana i gremplowana, wata baw. |
| 183 | | Przędza bawełniana |
| 184 | | Przędza jutowa, lniana, konopna |
| 185 | | Przędza jedwabna wszelka |
| 186 | | Wełna czesana, przędza wełniana |
| 187 | | Tkaniny bawełniane surowe i bielone |
| 188 | | Tkaniny bawełniane barwione cięższe |
| 190 | | Liny, powrozy, szpagat i sznurki z juty, konopi, lnu i pakuł |
| 192 | | Tkaniny z juty, lnu i konopi |
| 193 | p. 1 | Płótno lniane i konopne bielone, barwione, drukowane |
| 198 | | Wojłoki i tkaniny wojłokowe |
| 199 | | Tkaniny wełniane |
| 200 | | Tkaniny wełniane |
| 202 | p. 1 | Tkaniny do użytku fabrycznego |
| 205 | p. 1c, d | Wyroby dziane wełniane, bawełniane |
| 206 | | Tiul. |

(„Przemysł i Handel".)

**Wpływy z podatków i danin publicznych w lutym 1924.** Według danych tymczasowych, wpływy z poszczególnych kategoryj danin publicznych i monopolów w lutym 1924 r. przedstawiają się w sposób następujący (we frankach zł.):

I. — Podatki Bezpośrednie.

| | |
|---|---|
| Podatki gruntowe | 265.348,02 |
| „ od budynków | 17.369,10 |
| Podatek przemysłowy | 5.507.939,47 |
| „ od skrzynek depozytowych | 8.071,11 |
| „ dochodowy | 882.222,64 |
| „ od kapitałów i rent | 102.432,99 |
| Zaległości podatków zniesionych | 18.206,08 |
| Odsetki, zwłoki, kary, należytości egzekucyjne i grzywny | 503.181,69 |
| Podatek majątkowy | 27.957.582,11 |
| Razem | 35.262.353,21 |

II. — Podatki Pośrednie.

| | |
|---|---|
| Podatek od spirytusu | 7.328.029,17 |
| „ „ wina musującego | 12.356,46 |
| „ „ wina | 36.803,18 |
| „ „ piwa | 214.198,83 |
| „ „ cukru | 1.374.546,06 |
| „ „ drożdży | 245.593,21 |
| „ „ węgla | 682.868,87 |
| „ „ oleju skalnego | 1.346.691,84 |
| „ „ zapałek | 149.974,87 |
| „ „ kwasu octowego | 5.604,59 |
| Opłaty od patentów na wyrób trunków, drożdży, cukru, zapałek i bibułki cygaretowej, oraz na sprzedaż trunków | 166.699,93 |
| Odsetki zwłoki, kary i grzywny | 68.629,33 |
| Podatek od soli (w b. dzielnicy Pruskiej) | 13.858,28 |
| Razem | 11.690.764,62 |

III. — Cło.

| | |
|---|---|
| Cło przywozowe | 7.969.848,52 |

IV. — Podatki od obrotu, opłaty stemplowe i inne.

| | |
|---|---|
| Podatek spadkowy | 197.104,27 |
| „ od darowizn | 45.834,85 |
| Opłaty od ubezpieczeń | 25.356,09 |
| „ „ weksli | 571 421,01 |
| „ „ sprzedaży przedmiotów zbytku | 102.075 48 |
| Podatek giełdowy | 193 198,71 |
| Opłaty od dokumentów przewozowych | 16.558,— |
| „ „ kart do gry | 1.981.90 |
| „ „ rachunków i poświadczeń odbioru | 502.219,12 |
| Należytości sądowe | 11.962,93 |
| Opłaty aljenacyjne | 310.648,75 |
| Opłaty stemplowe (należytości stemplowe i bezpośrednie wyżej niewymienione) | 880.994,37 |
| Sprzedaż znaczków stemplowych | 1.016.668,15 |
| Grzywny, koszty załatwień administracyjnych, odsetki za zwłokę | 40.583.60 |
| Razem | 3.916.607,23 |

V. — Opłaty Wywozowe 397.542.10

VI. Monopole Państwowe.

| | |
|---|---|
| Monopol sacharyny | 1.714,05 |
| Monopol soli | 125.966,63 |
| Monopol tytoniowy | 4.099.460,22 |
| Razem | 4.227.140,90 |
| Ogółem (wszystkie podatki i monopole) | 63.464.256,58 |

Jak widać z tego zestawienia, w porównaniu z miesiącami poprzedniemi wpływy ze wszystkich kategoryj podatków wykazują wzrost, przyczem największy wzrost obserwuje się w dziedzinie podatków bezpośrednich, co należy uważać za zjawisko w najwyższym stopniu dodatnie, przyczem wzrost ten mamy również w dziedzinie podatków normalnych, za wyłączeniem wpływów z podatku majątkowego, co świadczy o tem, że podatek majątkowy nie osłabił zbytnio zdolności płatniczej obywateli. Największy wzrost wpływów w porównaniu z miesiącem poprzednim dają następujące podatki — za wyjątkiem podatku majątkowego: przemysłowy, dochodowy, podatek od kapitałów i rent, podatek od spirytusu, węgla, oleju skalnego oraz wpływy z monopolów państwowych, a przedewszystkiem z monopolu tytoniowego.

## Z Izby przemysłowo-handlowej w Poznaniu.

**Cło.** Z dniem 18 lutego br. zostały następujące towary przeniesione na listę towarów opłacających cło normalne: owoce i jagody świeże, solone, moczone oprócz oddzielnie wymienionych, pomarańcze i pomarańczki świeże, kawa surowa w ziarnkach, wina skażone solą do wyrobu koniaku, gąbki, wyroby ze szkła (poz. taryfy celnej 77 p. 4a, b, p. 5) przeznaczone do celów techn. przemysłowych, związki antymonu: emetyk (winian potasu i antymonu, fluorek, mleczan i szczawian antymonu, podwójne sole tych kwasów, siarczek antymonu sztuczny.

Z dniem tym zniesiono uiszczenie opłat celnych w monecie złotej dla następujących towarów: owoce i jagody świeże, pomarańcze i pomarańczki świeże, wyroby ze szkła do celów techniczno-przemysłowych.

M-stwo Przemysłu i Handlu komunikuje nam na zapytanie nasze w sprawie udzielania ulg celnych na silni-

ki systemu Diesla, że Komitet Celny nie wypowiedział się za zniesieniem ulg celnych na silniki Diesla. Ostatnia uchwała Komitetu Celnego wypowiada się za utrzymaniem dotychczas stosowanych zasad przy rozpatrywaniu podań o ulgi celne, a polegających na nierobieniu różnic przy rozpatrywaniu podań o ulgi w zależności od typu silnika systemu Diesla. Tak n. p. o ile wyrabiane są w kraju 60-konne silniki systemu Diesla typu stojącego i z kompresorem, to z ulg nie będzie mógł korzystać 60-konny Diessel, chociażby był typu leżącego z kompresorem lub bez lub typu stojącego bez kompresora. Ulgi celne na Diesla udzielane są obecnie po złożeniu przez stronę podania, i przedstawieniu zaświadczenia Polskiego Związku Przemysłowców-Metalowych w Warszawie, Chmielna 2, stwierdzającego, że silnik o danej mocy nie jest w kraju wyrabiany. W podaniach wskazane być winny: rodzaj, ilość i waga. Urząd Celny, w którym dokonana będzie odprawa celna i rysunki lub fotografje maszyny.

W rozporządzeniu Ministra Skarbu w przedmiocie regulowania obrotu dewizami i walutami zagranicznemi oraz obrotu pieniężnego z zagranicą zostały ostatnio poczynione kilka zmian, z których najważniejsze podajemy:

Wywóz zagranicę walut zagranicznych i dewiz oraz marek polskich dozwolony jest bez uzyskania specjalnego zezwolenia do wysokości równowartości 1 000 złotych.

Jeśli osoba wyjeżdżająca zagranicę posiada w paszporcie wizę, uprawniającą ją do wielokrotnego przejścia granicy, wówczas nie można wywieść w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego więcej ponad równowartość 1 000 złotych.

Osoby wyjeżdżające na obszar wolnego miasta Gdańska, o ile legitymują się zwyczajnym dowodem osobistym, mają prawo wywieść bez zezwolenia sumę, stanowiącą równowartość 250 złotych.

Osoby, przekraczające granicę na podstawie przepustek granicznych, kart cyrkulacyjnych i t. p. mają prawo do przeniesienia zagranicę sumy, odpowiadającej równowartości 100 złotych jednorazowo i 5 000 złotych miesięcznie.

Do wywozu sum wyższych niż wymienione wymagane jest zezwolenie Polskiej Krajowej Kasy Pożyczkowej lub jednego z jej Oddziałów, o ile suma nie przekracza równowartości 5 000 złotych. Do wywozu sum ponad 5 000 złotych wymagane jest zezwolenie Komisarza dla spraw dewizowych.

Przepisy powyższe odnoszące się do wywozu marek polskich mają zastosowanie zarówno przy wywozie gotowyzny, jakoteż przy wywozie czeków i przekazów oraz wszelkich zobowiązań pieniężnych, opiewających na marki polskie.

**Ulgi taryfowe dla eksportu.** Ministerstwo Kolei Żelaznych komunikuje w Monitorze Polskim: Przesilenie w życiu gospodarczem, powstałe pod wpływem zarządzeń natury skarbowej, zdążających do uzdrowienia naszych finansów, wywołało potrzebę przedsięwzięcia pewnych środków, mających na celu umożliwienia przetrwania tego okresu przejściowego bez nadmiernego wstrząsu. Jako taki środek w zakresie kolejnictwa uznano wprowadzenie ulg taryfowych dla eksportu takich wytworów, które wobec skurczenia się pojemności rynku krajowego nie mogą znaleść zbytu na miejscu. W wykonaniu tego zadania, Ministerstwo Kolei Żelaznych, w porozumieniu z Ministerstwami Przemysłu i Handlu oraz Skarbu, wprowadziło z dn. 1 marca b. r. szereg nowych taryf eksportowych oraz rozszerzyło dziś obowiązujące. Do taryf nowych należą w pierwszym rzędzie nowa taryfa na wywóz węgla kamiennego, przyznająca zniżkę według klasy 9 zamiast klasy 8, transportem powyżej 500 km. Następnie, celem zachęcenia kopalń do zużytkowywania wagonów krytych, dziś wracających z zagl. węglowych w stanie próżnym, nowa taryfa przewiduje dla przesyłek załadowanych do wagonów krytych, jeszcze dalej idące ulgi przewozowe. Na wywóz cementu do Holandji przez Gdańsk zniżono taryfę z 8 do 9 klasy, natomiast przy wywozie przez Gdańsk cynku surowego i walcowanego ograniczono się jedynie do zastosowania normalnej klasy 4, także na koleje na obszarze W. M. Gdańska, stosujące wyższe taryfy niemieckie.

Dla ułatwienia wywozu ziemniaków do Łotwy i Estonji, nawiedzionych nieurodzajem okopowizn, zniżono przewoźne na odległość powyżej 300 km., z klasy 8 taryfy do klasy 9. Celem poparcia wywozu naszych przetworów naftowych, znajdujących na pobrzeżu bałtyckiem groźne współzawodnictwo ze strony przemysłu naftowego amerykańskiego, obniżono dziś obowiązujące taryfy eksportowe przez Gdańsk o dalsze 10%. Dotychczas obowiązujące taryfy wyjątkowe na wywóz do Rumunji wyrobów żelaznych i maszyn oraz wyrobów szklanych i ceramicznych rozszerza się na wszystkie inne stacje graniczne, mające na widoku głównie wywóz do Łotwy. Nowa taryfa na przewóz materjałów drzewnych obrobionych i nieobrobionych, przyznająca na odległość powyżej 6000 km. klasę 8 zamiast kl. 7, udostępni eksport drzewa za granicę, a jednocześnie zapobiegnie wzmożonemu wycinaniu lasów nad granicą zachodnią. Inowację stanowi włączenie do szeregu taryf eksportowych portu Gdyni, który w ten sposób staje po raz pierwszy w szeregu portów międzynarodowych. Sprawą będzie władz kierujących budową portu oraz naszych przedsiębiorstw eksportowych przyczynić się do tego, aby udział Gdyni w obrocie handlowym nie był tylko nominalny.

**Wystawy i Targi.** W czasie od 1 do 15 lipca odbędzie się w Dunkierce Targ Krajów Północnych. Targ ten przeznaczony jest wyłącznie dla kupców i przemysłowców francuskich oraz kupców i przemysłowców Polski, Irlandji, Anglji, Belgji, Holandji, Danji, Norwegji, Szwecji, Finlandji, Rosji, Łotwy, Estonji i Litwy. Będzie to wystawa handlowa, przemysłowa i rolnicza.

Dunkierka ma regularne połączenie morskie z Polską przez Gdańsk. Zgłoszenia wysyłać należy pod adresem: Foire des Pays du Nord, 2 Rue Gaspard-Malo, — Dunkerque (Francja).

Wystawa w Zagrzebiu (Jugosławja) odbędzie się w czasie od 27 kwietnia do 10 maja 1924 r.

W Rewlu (Estonja) odbędzie się w czasie od 14 do 25 czerwca 1924 r. wystawa Estońska handlu i przemysłu. Udział w wystawie wziąć mogą także przemysłowcy i kupcy zagraniczni. Termin do zgłoszeń upływa z dniem 15 maja b. r. Zgłoszenia przyjmuje: Büro Estland, Tallin (Reval), V. Viru t. 12. Austellung & Messe.

Jak już donosiliśmy, Konsulat Polski w Bordeaux urządza w swoim lokalu stałą wystawę próbek polskiego przemysłu. Kolekcje próbek należy wysyłać pod adresem: Worms & Co. Gdańsk, Langermarkt 17, skąd przesyłki skierowane będą bezpłatnie do Bordeaux. Filja domu Worms & Co. w Warszawie przesyłek próbek już nie przyjmuje.

Do Wydziału Konsularnego Delegacji Polskiej w Turcji zgłaszają się od czasu do czasu miejscowe firmy rozmaitych branż przemysłu i handlu z prośbą o podanie tych firm polskich, ktoreby ewentualnie były skłonne nawiązać stosunki handlowe z Turcją.

Wobec powyższego prosimy zainteresowane firmy o podanie nam swoich adresów z podaniem dokładnem branży oraz artykułów wytwórczości wzgl. handlu, celem skierowania tychże do wyżej wymienionego Wydziału Konsularnego.

Wicekonsulat W. Brytanji w Poznaniu prosi o podanie adresów firm pierwszorzędnych, które mogą dostarczać czarnych jagód w wielkich ilościach. Firmy te zechcą podać adresy swoje Izbie naszej.

Firma Franz Koops, Smyrna poszukuje przedstawiciela na rodzynki i na artykuły smyrneńskie branży kolonjalnej.

Konsulat Polski w Essen prosi o adresy firm polskich, któreby pragnęły przyjąć przedstawicielstwo firmy Elberfelder Ban-Kurzwaren-Fabrik, Walter Luft, Elberfeld, Wiesenstr. 2—4 na zawijacze na nogi dla użytku sportowego i wojskowego, dla użytku pracy rolnej i przemysłowej oraz na rzemienie narciarskie, oraz adresy firm, które chciałyby powyższe artykuły importować dla dalszej sprzedaży detalicznej.

Firma Deutsche Feldbahn- u. Industriebedarfs-Kommanditgesellschaft Martin Kallmann, Mannheim, Kirchenstr. 7 ma stale do oddania w wielkiej ilości szyny kolejowe, zwrotnice, kolejki polne, wózki do kolejek najróżniej-

szych typów, maszyny do wyrobu narzędzi, lokomoty, elewatorów.

Oskar Fazzini & C. w Tryjeście, Centro pragnie nawiązać stosunki z wielkiemi firmami polskiemi, importującemi produkty kolonjalne, jak rodzynki, orzeszki, figi, daktyle, migdały, ryż, sardynki, kakao, herbatę i t. p.

Towarzystwo Compagnie Francaise de l'Est Européen w Paryżu, 15 Bis, Rue de Marignan (VIII e), zorganizowało specjalne biuro dla wymiany produkcji między Francją a Polską. Towarzystwo to poleca się specjalnie do eksportu z Polski cukru, drzewa, olejów mineralnych, parafiny, waseliny, wosku, szczeciny, ziemniaków i jaj.

Do importu do Polski poleca wszelkie artykuły nadające się do importu.

Firma R. Bessel & Sohn Sagan na Śląsku niem. ma zapotrzebowanie stałe dla eksportu do Azji środkowej na towary aluminiowe, biżuterję, artykuły bazarowe, artykuły blaszane, artykuły druciane, artykuły emaljowane, farby (anilinę), welocypedy, artykuły szklane, drzewne, drobno-metalowe, latarnie, magnesy do automobili, wszelkie nowości, perfumy, papier, wyroby z papieru, porcelanę, wszelkie artykuły betalowe, mydło, laleczki z mydła, zabawki, łopaty, zamki, artykuły piśmienne, narzędzia szewskie, hafty, artykuły tekstylne, zegarki, wszelkiego rodzaju narzędzia i t. p.

Oferty należy składać z podaniem cen fob Gdańsk i wkalkulowaniem 2,1% komisowego w języku angielskim albo niemieckim.

Izba handlowa Polsko-Belgijska Warszawa, Aleje Jerozolimskie 26, prosi o podanie adresów poważniejszych firm, interesujących się smarami i olejami mineralnymi, pochodzenia belgijskiego: smary stałe bez i z domieszką, używane do samochodów, maszyn i t. p., smary o topliwości przy wysokiej temperaturze, smary do wozów, oleje przemysłowe. Towar ten dostarcza się w beczkach naftowych wagi 160—170 kg.

W izbie naszej przejrzeć można Danziger Wirtschaftszeitung nr. 3, w której znajduje się spis firm przemysłowych w Gdańsku, jakoteż przepisy wywozowe i celne dla wywozu z Estonji, miesięcznik Die Wirtschaft Estlands nr. 6 i 7, rozporządzenie „Haute Commission Interaliée des Territoires Rhénans", dotyczące przesyłek kolejowych, które utknęły z różnych powodów na kolejach nadreńskich, podlegających zarządowi francuskiej regie kolejowej, dane dotyczące handlu zewnętrznego Belgji w październiku 1923 r., handlu zewnętrznego szwajcarskiego w III. kwartale 1923 r., handlu zagranicznego Ukrainy w lipcu, sierpniu i wrześniu 1923, stosunku Rosji wobec rynku bliskiego wschodu, sprawozdanie o sytuacji gospodarczej Francji za 9 pierwszych miesięcy 1923 r., sprawozdanie gospodarcze z Czech, raport konsularny o sytuacji w Turcji, raport konsularny o sytuacji gospodarczej na Bessarabji, raport dot. sytuacji Włoch w listopadzie 1923, raport o stosunkach gospodarczych w Rumunji i raport o reglamentacji handlu w Nadrenji.

**Stosunki handlowe z Włochami.** Celem dostarczenia Ministerstwu Przemysłu i Handlu żądanej opinji co do przyczyn słabego rozwoju naszych stosunków handlowych z Włochami, a zwłaszcza nikłości naszego eksportu do Włoch, wzywamy firmy zainteresowane eksportem do Włoch, do przesłania Izbie naszej odnośnego materjału w szczególności prosimy o doniesienie, czy i jakie ograniczenia lub trudności przywozowe są stosowane w praktyce przez władze włoskie do towarów pochodzących z Polski.

**Premjowanie okien wystawnych.** Z okazji IV. Targu Poznańskiego urządza Izba przem.-handlowa w Poznaniu premjowanie okien wystawnych w czasie od 27 kwietnia 1924 r. o godz. 11-tej przedpołudniem aż do 4 maja 1924 r. do godz. 6-tej popoł., na następujących warunkach: Wszystkie firmy zapisane w Izbie przem-handlowej w Poznaniu i posiadające okna wystawne w mieście Poznaniu, mogą uczestniczyć w konkursie z dowolną ilością okien wystawnych, określonych co do ilości i położenia, z tem jednakże ograniczeniem, że nagrodzonem na konkursie może być tylko jedno okno każdej poszczególnej firmy w konkursie uczestniczącej.

Termin pisemnego zgłoszenia w Izbie okien do konkursu upływa z dniem 12 kwietnia br. o godz. 3-ciej popoł. Należytość za udział w konkursie wynosi od pierwszego zgłoszonego okna 25 miljonów marek, od każdego dalszego zgłoszonego okna 15 miljonów marek, którą się uiszcza w Izbie przem.-handlowej w Poznaniu równocześnie ze zgłoszeniem.

Premjowanie najładniej, a zarazem najbardziej celowo dekorowanych okien wystawnych nastąpi na podstawie opinji utworzonej w tym celu jury. Jako premje ustala się:

1. nagrodę Izby przemysłowo-handlowej w Poznaniu.
2. nagrodę Miejskiego Urzędu Targu Poznańskiego.
3. nagrodę Związku Towarzystw Kupieckich w Poznaniu, ponadto 10 listów pochwalnych Izby przemysłowo-handlowej w Poznaniu.

Firmy premjowane będą podane do ogólnej wiadomości drogą komunikatów prasowych.

Firmy, których przedstawiciel będzie zasiadał w jury, pozostają poza konkursem, jednakże w razie zgłoszenia ich otrzymają od Izby przem.-handlowej list stwierdzający, jaka ewentualnie nagroda zostałaby tej firmie przyznana, gdyby uczestniczyła w konkursie.

Zgłoszone do konkursu okna wystawne mają być w czasie trwania konkursu udostępnione dla oględzin publiczności i jury od godz. 9-tej do 6-tej popoł. bez względu na niedzielę i święta. Okna te zostaną zaopatrzone dostarczonymi przez Izbę przem.-handlową napisami, cechującymi je jako okna do konkursu zgłoszone.

Okna do konkursu zgłoszone zostaną w pierwszym dniu konkursu odfotografowane celem ułatwienia jury wydania opinji, a zarazem uniemożliwienia zmiany dekoracji okien; fotografje te pozostaną w archiwum Izby.

Koszta fotografji, jak również koszta ogłoszenia powyżej wspomnianego zwraca Izbie przem.-handlowej każda firma.

## Z Izby przemysłowo-handlowej w Bydgoszczy.

**Ministerstwo Kolei Żelaznych** dla umożliwienia wzgl. ożywienia dostawy produktów szybko psujących się, a przedewszystkiem mięsa świeżego i ryb świeżych w ciepłej porze roku z dalszych okolic do wielkich miast i ośrodków przemysłowych zamierza powierzyć napełnienie lodem wagonów-chłodni, kursujących stale według zgóry określonego rozkładu jazdy, przedsiębiorstwu prywatnemu.

Głównem zadaniem tego przedsiębiorstwa będzie urządzanie składów lodu na pewnych stacjach kolejowych stosownie do potrzeby i zorganizowania służby napełniania wagonów lodem.

Ministerstwo Kolei Żelaznych zapewni przedsiębiorstwu dzierżawę odpowiednich placów na urządzenie lodowni na stacjach, oraz dochód z określonych w tym celu w taryfie towarowej opłat, pobieranych od przesyłek, przewożonych w wagonach — chłodniach.

Ministerstwo Kolei Żelaznych prosi zainteresowane przedsiębiorstwa, względnie firmy o złożenie ofert najpóźniej do końca kwietnia rb. pod adresem Departamentu III. M. K. Ż., gdzie można również zasięgnąć pisemnie lub ustnie bliższych szczegółów w tej sprawie.

W licznych memorjałach występowała Izba nasza wobec kompetentnych czynników, popierając myśl przyłączenia Bydgoszczy do Pomorza i przeniesienia do niej siedziby Województwa Pomorskiego. Te usiłowania Izby naszej, podyktowane najżywotniejszymi interesami gospodarczemi naszego okręgu, jak nas poinformowano nie będą mogły przynajmniej w najbliższym czasie znaleść uwzględnienia, wobec czego korzystamy z toczących się w kierunku wyłączenia niektórych miast ze Związków Wojewódzkich obrad, w Sejmowej Komisji Administracyjnej w Warszawie i występujemy z wnioskiem

**o wyłączenie miasta Bydgoszczy ze Związku Województwa Poznańskiego.**

Art. 3 ust. 3. projektu rządowego ustawy o gminie miejskiej naprowadza jako miasta, które mają być wyłą-

czone ze Związków Wojewódzkich: Warszawę, Kraków, Poznań, Łódź, Lwów i Wilno.

Pozwalamy sobie przeto poprosić o uzględnienie siedziby naszego okręgu gospodarczego, t. j. miasta Bydgoszczy obok wyżej wymienionych miast. Nie będziemy omawiali stosunków polityczno-administracyjnych, które jak nam wiadomo wyłuszczył wyczerpująco Magistrat miasta Bydgoszczy, wysuwając wniosek o wyłączenie ze Związków Wojewódzkich wszystkich miast z ludnością ponad 100 000 mieszkańców, a tem samem i Bydgoszczy. Uważamy się za kompetentnych wysunąć jedynie momenta natury gospodarczej a mianowicie:

Miasto Bydgoszcz jest od lat 49 siedzibą Izby Przemysłowo-Handlowej i koncentruje w swych murach wielki przemysł drzewny i maszynowy, ponadto przeprowadza tu okoliczny przemysł cukrowniczy swe tranzakcje, przyczem i inne gałęzie przemysłu opierają się na współpracy tutejszych banków. Jeśli chodzi o przemysł drzewny, to Ministerstwo Przemysłu i Handlu oraz Skarbu zważywszy, iż takowy reprezentuje w samej Bydgoszczy i najbliższej okolicy 31 tartaków zarejestrowanych, nie licząc mniejszych oraz 30 zarejestrowanych firm drzewnych udziela Izbie Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy zezwolenia na **otwarcie giełdy drzewnej,** która to giełda stanowić będzie o cenach materjałów drzewnych w całej Polsce oraz i częściowo zagranicą, gdzie polskim rynkiem drzewnym a najpotężniejszym jest u nas w Bydgoszczy, żywo się interesuje. Doskonale urządzony port w Brdyujściu pod Bydgoszczą może pomieścić 350 000 mkub. drzewa.

Przemysł maszynowy posiada jedyne w całej Polsce a mające równe sobie jedynie na zachodzie fabryki maszyn do obróbki drzewa, a więc traktów wszelkiego rodzaju, żłobiarek, heblarek, frezarek i t. p., które nie tylko że zaspakajają rynek krajowy, ale sięgają po najdalsze rynki zbytu do Rumunji, Estonji, Łotwy a nawet Rosji. Dalej fabryki urządzeń i maszyn cukrowniczych i cementowniczych oraz służących do rozdrabniania głazów (rozdrabniaczy), o których można powiedzieć to samo co wyżej, a które zatrudniają kilka tysięcy robotników. Wszystkie te potężne gałęzie przemysłu zaopatrują się w surowiec (o ile nie muszą sprowadzać go z zagranicy lub z G. Śląska) na Pomorzu. Pomorze w pierwszym rzędzie zaopatrują w swe wyroby, stąd gospodarcza łączność i żywotne interesa wzajemne między Bydgoszczą a Pomorzem i na odwrót, które to fakta przemawiają jaskrawo za tem, iż wyłączenie Bydgoszczy z Województwa Poznańskiego stanowić będzie jeno przypieczętowanie stanu faktycznego, który wytworzyło same życie. Wymieniliśmy te najpotężniejsze gałęzie przemysłu, który celuje w całej Polsce jako takie już to przez swą wielkość, już to przez wyłączny charakter wytwórczości, mamy jednakże cały szereg innych wspaniale postawionych, jak przemysł meblowy, który w czasach zaborczych zaopatrywał wielką część Państwa Niemieckiego swymi wyrobami, tytoniowy, który obecnie Państwu Polskiemu dostarcza niemałych dochodów, papierniczy, budowlany, skórniczy (garbarski) oraz cały szereg innych w łącznej liczbie około 60, a wszystko to warsztaty pracy, poważne, pierwszorzędne pod względem urządzeń i zaopatrujące około 20 tysięcy robotników. Obok wspomnianej Izby Przemysłowo-Handlowej, która czuwa nad życiem gospodarczym 15 powiatów, tak poznańskich jak pomorskich, posiada Bydgoszcz silne związki gospodarcze jak Związek Fabrykantów, Związek Towarzystw Kupieckich, Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych, Pracodawców i wiele innych.

Gospodarcze daty statystyczne w grubszych tylko zarysach stwierdzają, iż po przejęciu Bydgoszczy przez Państwo Polskie powstało tu jedenaście wielkich fabryk, a mianowicie: papiernia, fabryka zapałek, fabryka kabli, kauczuku, fabryka okuć meblowych i zamków, huta szklana, fabryka lamp elektrycznych, fabryka wyrobów metalowych oraz drukarnie.

Skoro weźmie się pod uwagę wspaniałe połączenie kolejowe, których Bydgoszcz jest węzłową arterją w swych stronach, wreszcie mające nastąpić przeniesienie pomorskiej części Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku do Bydgoszczy, uzna się powyższe wywody jako w pełni uzasadnione. Nie potrzeba nadmienić, na jakie trudności napotyka życie gospodarcze w Bydgoszczy, skazane na kontakt służbowy z odległym Województwem Poznańskiem.

Wszystko to przemawia za wyłączeniem Bydgoszczy ze Związku Wojewódzkiego Poznańskiego, co umożliwi dalszy jej rozwój, podniesie jej autorytet ponad urzędową normę miasta powiatowego a da jej charakter wolnego potężnego miasta przemysłowo-handlowego.

## Z Izby Przemysłowo-Handlowej Grudziądzko-Starogardzkiej.

**Sprawy wywozowe.** Główny Urząd Przywozu i Wywozu podaje do wiadomości, że od dn. 31 marca br. w biurze Urzędu (Warszawa, Elektoralna 2) będą przyjmowane podania o pozwolenie na wywóz zagranicę trzody chlewnej. Od wywozu pobierane będą opłaty wywozowe. Eksporterzy obowiązani będą do przekazywania waluty uzskanej z eksportu do P. K. K. P. Pozwolenia otrzymywać mogą tylko fachowe firmy handlowe oraz hodowcy trzody chlewnej, opłacający patent handlowy I-ej kategorji. Prócz tego w odpowiedzi na pismo nasze Gł. Urząd Przywozu i Wywozu informuje, że obecnie udziela, bez ilościowych ograniczeń, pozwoleń na wywóz grochu, fasoli, gryki, warzyw, nasion, gorczycy, maku, rajgrasu, tymotki i eksparcety. Wywóz ziemniaków odbywa się w ramach kontyngentów, przyczem termin składania podań upływa z dniem 15 kwietnia br.

**Opłaty przewozowe za drzewo.** Jak już donosiliśmy, weszła w życie nowa taryfa przewozowa, według której opłaty za przewóz drzewa pobierane będą: a) **wewnątrz kraju:** za przewóz od 1—290 klm. według kl. VII-ej taryfy, za przewóz od 291—500 klm. według jednakowej opłaty 113 jednostek taryfowych za 100 kg. i powyżej 500 klm., według kl. VIII-ej taryfy.

**b) zagranicę:** za przewóz od 1—380 klm. według kl. VII-ej, od 381—600 klm. według jednakowej opłaty 132 jedn. tar. za 100 kg. oraz powyżej 600 klm. według kl. VIII-ej. Żadne zmiany w taryfie zaprowadzone w najbliższej przyszłości nie będą.

**W sprawie naszych stosunków eksportowych.** Z konsulatu Rzeczypospolitej Polskiej w Bukareszcie donoszą nam, iż kupcy tamtejsi, którzy nawiązywali próbne stosunki handlowe z firmami polskiemi, jednogłośnie narzekają na brak solidarności i uprzejmości kupców polskich. Tłomaczyć to można chyba tylko tem, iż kupiectwo polskie nie ma w tym kierunku odpowiedniego doświadczenia. Według informacyj Konsulatu zdarzały się wypadki, iż hurtownicy rumuńscy dawali zamówienia polskim fabrykom na sumy miljonów lei. W ostatniej chwili fabryki zamykają produkcję i anulują zamówienia. Kupcy rumuńscy, którzy uprzednio odrzucili oferty niemieckie na korzyść polskich, zostali bez towaru na najbliższy sezon handlowy. Skutki takich i tym podobnych wypadków mogą być dla polskiego eksportu niezmiernie ujemne, wobec tego Konsulat prosi o poinformowanie o niezadowoleniu kupiectwa rumuńskiego sfer zainteresowanych w Polsce.

**Targ w Düsseldorfie.** Konsulat Rzeczypospolitej w Essen donosi, iż w czasie od 30 marca do 1 kwietnia br. odbędzie się w Düsseldorfie Targ „Düsseldorfer Musterschau 1924“. Na targu reprezentowane będą natsępujące branże: skórzana, galanteryjna, obuwnicza, papiernicza, spożywcza oraz tekstylna.

**Firma niemiecka** poszukuje w Polsce przedstawicielstwa na maszyny do tartaków.

**W Izbie naszej są do przejrzenia:** 1) Raport Radcy Handlowego w Rzymie; 2) Sprawozdanie o sytuacji gospodarczej Szwecji; 3) Komunikat Izby Handlowej w Katowicach; 4) Prospekty wyżej wymienionych mających się odbyć wystaw.

**Sprawy wywozowe.** Weszło w życie rozporządzenie Ministra Skarbu w porozumieniu z Min. Przemysłu i Handlu o wprowadzeniu opłat wywozowych od celulozy. Opłaty te wynoszą obecnie 60% zysku wywozowego. Rozporządzenie to stosuje się również do transakcyj wywozowych, zawartych po dniu 30 września 1923 r.

**O budowę dróg wodnych.** Jak już donosiliśmy, z inicjatywy Towarzystwa Propagandy Budowy Dróg wodnych w Polsce odbyło się zebranie z udziałem delegatów starostw i miast, mające na celu jak najsilniejsze poparcie akcji budowy dróg wodnych w Polsce. Sprawa ta zainteresować winna również tutejsze sfery przemysłowo-handlowe ze względu na fatalny stan spławności Wisły i związanemi z tem trudnościami w przewożeniu towarów. Powstała już Spółka Akcyjna „Drogi Wodne“, mająca za zadanie rozbudowę naszych dróg wodnych oraz regulowanie już istniejących. Byłoby rzeczą pożądaną, aby kapitał sfer zainteresowanych na Pomorzu wziął jaknajsilniejszy udział w tej tak ważnej akcji.

Wszelkich wyjaśnień w powyższej sprawie udziela Zarząd Tow. Propagandy Budowy Dróg Wodnych w Koninie, Magistrat, Woj. Łódzkie.

**Targi angielskie** odbędą się w tym roku częściowo w Londynie, a częściowo w Birmingham, a mianowicie: w Londynie w czasie od 28. 4.—9. 5. br., w Birmingham od 12.—23. maja 1923 r., przyczem te ostatnie będą poświęcone wyłącznie działowi maszyn. Wszelkich informacyj udzielać będzie Wydział Handlowy, Warszawa, Piękna 6.

**Wystawa w Bordeaux.** Jak już donosiliśmy, w czasie od 15.—20. czerwca br. odbędzie się Wystawa w Bordeaux. Ostatni termin zapisywania się na listę wystawców upływa z dniem 10 maja br.

**Stosunki handlowe z Brazylją.** Jak nas zawiadamiają z Poselstwa Polskiego w Rieo de Janeiro (Brazylja), przy tamtejszym Towarzystwie „Koło Polskie“ powstaje organizacja, mająca na celu nawiązanie stosunków eksportowych-importowych z Polską. Przy biurze handlowem tej organizacji ma być utworzona wystawa prób i okazów przemysłu polskiego.

**Agencja handlowa francuska** poszukuje adresów poważnych firm polskich, mogących się podjąć przedstawicielstwa na artykuły drogeryjne.

**Zmiana art. 92 statutu Banku Polskiego.** W Ministertwie Skarbu został opracowany projekt rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej w przedmiocie zmiany art. 92 statutu Banku Polskiego.

W myśl tego rozporządzenia Bank Polski może rozpocząć swoją działalność po pokryciu w drodze subskrypcji całkowitego kapitału zakładowego, wpłaceniu do P. K. K. P. conajmniej 50% na poczet tegoż kapitału, oraz ukonstytuowaniu się na zebraniu założycielskim, zwolanym przez Ministra Skarbu.

Jednocześnie upoważnia się Ministra Skarbu do ustalenia warunków spłaty niedopłaconej części kapitału zakładowego.

## Obroty akcjami w I. kwartale 1924 r.

Sumy obrotów w tysiącach marek polskich.

| Akcje | Styczeń | | Luty | | Marzec | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ilość akcji | Ilość dokonanych transakcji | Ilość akcji | Ilość dokonanych transakcji | Ilość akcji | Ilość dokonanych transakcji |
| Bank Centralny . . . | 20 | 1 | 18 | 1 | 8 | 1 |
| Bank Dyskont. Bydg. | 25 | 1 | 343 | 5 | 20 | 1 |
| Bank Kwilecki Potocki | 1720 | 67 | 3239 | 45 | 2131 | 58 |
| Bank Poznański . . . | 915 | 11 | — | — | 226 | 8 |
| Bank Przemysłowców | 6125 | 221 | 4617 | 181 | 5525 | 160 |
| Bank Zjednoczenia . | 10 | 1 | 200 | 3 | — | — |
| Bank Zw. Sp. Zarobk. | 6902 | 243 | 4852 | 203 | 6767 | 217 |
| Polski Bank Handlowy | 2432 | 94 | 4569 | 90 | 5967 | 138 |
| Pozn. Bank Ziemian . | 5363 | 119 | 8121 | 78 | 5002 | 57 |
| Wkp. Bank Rolniczy . | 4200 | 61 | — | — | 60 | 2 |
| Bank Młynarzy . . . | 2634 | 61 | 890 | 28 | 605 | 15 |
| Bank M. Stadthagen Bydgoszcz . . . . | 143 | 7 | 20 | 1 | 181 | 5 |
| Arkona . . . . . . . | 3884 | 136 | 1603 | 88 | 1601 | 61 |
| Agrad . . . . . . . | 5 | 1 | 285 | 12 | 294 | 8 |
| Barcikowski . . . . | 4662 | 134 | 1335 | 47 | 1171 | 45 |
| Bielizna . . . . . . | — | — | — | — | 80 | 4 |
| Browary Krotosz. . . | 3280 | 228 | 4047 | 236 | 2542 | 183 |
| Brzeski Auto . . . . | 314 | 11 | 581 | 17 | 1101 | 27 |
| Bydg. Fabryka Mydeł | 678 | 31 | 350 | 16 | 818 | 15 |
| H. Cegielski . . . . | 67996 | 615 | 38163 | 394 | 23710 | 295 |
| Centr. Przemysłu Rzeź. | 280 | 14 | 10 | 1 | 10 | 1 |
| Centrala Rolników . . | 9552 | 216 | 6560 | 126 | 6454 | 86 |
| Centrala Skór . . . . | 7098 | 319 | 5719 | 234 | 4791 | 175 |
| Cukrownia Zduny . . | 15 | 5 | 62 | 16 | 36 | 14 |
| Dębienko . . . . . . | 1690 | 38 | 465 | 17 | 195 | 7 |
| Fabr. Mebli i Obr. Drzewa Swarzędz . . . | 315 | 13 | — | — | 345 | 6 |
| Galwana . . . . . . | 4113 | 92 | 2151 | 57 | 546 | 23 |
| Garbarnia Sawicki . | 2504 | 115 | 322 | 18 | 534 | 37 |
| Goplana . . . . . . | 1896 | 98 | 2840 | 109 | 2675 | 92 |
| C. Hartwig . . . . . | 7871 | 241 | 7727 | 216 | 7769 | 166 |
| Hartwig Kantorowicz | 1492 | 131 | 987 | 71 | 1062 | 71 |
| Homosan . . . . . . | 56 | 12 | 60 | 1 | 95 | 24 |
| Hurtownia Drogeryjna | 1990 | 75 | 2008 | 63 | 252 | 9 |
| Hurtownia Związk. . | 7927 | 104 | 6271 | 88 | 11307 | 81 |
| Hurtownia Skór . . . | 2882 | 126 | 66 | 6 | 144 | 6 |
| Hurt. Sp. Spożywców | 2281 | 96 | 1228 | 35 | 600 | 18 |
| Herzfeld Viktorius . . | 1591 | 152 | 4546 | 238 | 4681 | 210 |
| Iskra . . . . . . . . | 2111 | 106 | 1937 | 115 | 2163 | 106 |
| Juno . . . . . . . . | 455 | 15 | 56 | 4 | 642 | 17 |
| Juta . . . . . . . . | 1101 | 19 | — | — | 110 | 3 |
| Kons. Mięsne w Bydg. | 320 | 5 | — | — | 350 | 4 |
| Lakoma . . . . . . | 265 | 10 | 82 | 3 | 52 | 5 |
| Len w Toruniu . . . | 767 | 46 | 832 | 31 | 35 | 4 |
| Lubań . . . . . . . | 174 | 59 | 118 | 41 | 130 | 49 |
| Dr. Roman May . . . | 1173 | 238 | 898 | 188 | 1064 | 206 |
| Marynin Zakłady Ogr. Warszawa . . . | 2690 | 35 | 9150 | 78 | 2015 | 20 |
| Młyn Parowy w Gnieźn. | 771 | 30 | 524 | 12 | 485 | 6 |
| Młyny i Tartaki . . . | 25 | 1 | 60 | 5 | 20 | 2 |
| Młyn Poznański . . . | 375 | 8 | 10 | 1 | 170 | 8 |
| Młyn Ziemiański . . | 4952 | 188 | 4000 | 126 | 1740 | 68 |
| Młynotwórnia . . . . | 2561 | 120 | 1350 | 50 | 2501 | 98 |
| Olejarnia Szamotuły . | 115 | 6 | — | — | 56 | 6 |
| Orient . . . . . . | 433 | 19 | 55 | 7 | 167 | 7 |
| Papiernia Bydgoszcz . | 5499 | 163 | 4182 | 102 | 2925 | 82 |
| Pendowski . . . . . | 890 | 36 | 110 | 6 | 1837 | 33 |
| Piechcin Fabr. Wapna | 150 | 16 | 1280 | 68 | 1080 | 46 |
| Płótno . . . . . . | 33478 | 522 | 16991 | 357 | 15347 | 258 |
| Pneumatyk . . . . . | 10618 | 226 | 3434 | 73 | 21818 | 159 |
| Pozn. Spółka Drzewna | 34848 | 616 | 14814 | 371 | 10572 | 265 |
| Przędza . . . . . . . | 523 | 25 | 90 | 4 | 510 | 7 |
| Sarmatia . . . . . . | 378 | 6 | 170 | 11 | 951 | 30 |
| Słoma . . . . . . . | — | — | 20 | 1 | 2 | — |
| Spółka Stolarska . . | 988 | 36 | 743 | 43 | 109 | 11 |
| Bracia Stabrowscy . | 180 | 9 | 116 | 18 | 86 | 13 |
| Starog. Fabryka Mebli | 897 | 28 | 70 | 2 | — | — |
| Syndykat dla Handlu Zagranicznego . . | 1420 | 36 | 400 | 4 | 795 | 12 |
| Tartak i Fabr. Mebli we Wrześni . . . . | 4617 | 128 | 600 | 25 | 4078 | 56 |
| Centrala Drzewna . . | — | — | — | — | 765 | 8 |
| Tkanina . . . . . . | 10470 | 128 | 1272 | 40 | 3292 | 74 |
| Tri . . . . . . . . . | 1462 | 65 | 1436 | 54 | 734 | 41 |
| Unja . . . . . . . . | 3066 | 270 | 3353 | 240 | 2274 | 177 |
| Wagon Ostrowo . . . | 709 | 52 | 563 | 31 | 465 | 26 |
| Wisła . . . . . . . | 948 | 106 | 657 | 75 | 670 | 63 |
| Włókno . . . . . . | 2163 | 16 | 206 | 2 | — | — |
| Wojciechowo . . . . | — | — | 4231 | 107 | 8177 | 170 |
| Wytwórnia Chemiczna | 11370 | 277 | 14971 | 249 | 19026 | 234 |
| Wyroby Ceramiczne . | 120 | 10 | 115 | 5 | 214 | 12 |
| Zakł. Chemicz. Główna | — | — | 115 | 2 | — | — |
| Żar . . . . . . . . . | 5 | 1 | — | — | — | — |
| Zjedn. Browary Grodz. | 4828 | 208 | 3665 | 161 | 2284 | 102 |
| Pozn. Listy zastawne przedwojenne . . . | — | — | — | — | 67 | 4 |
| 6% listy zbożowe . . | — | — | 47 | 1 | 576 | 2 |
| 4% pol. listy zastawne | — | — | 12 | 3 | — | — |
| Długo term. Pożyczka | — | — | 100 | 1 | — | — |
| Miljonówka . . . . | — | — | 1379 | 30 | 744 | 14 |
| 8% pożyczka złopańst. | — | — | 100 | 1 | 3240 | 15 |
| Bony Złote . . . . . | — | — | 3090 | 5 | — | — |
| Dolary . . . . . . | 1500 | 3 | 2800 | 7 | 7526 | 77 |

Redaktor odpow.: Roman Urban. — Czcionkami Drukarni Polskiej T. A. Poznań. Wydawca: Związek Fabrykantów T. Z. Poznań.